

N° 77

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

---

Annexe au procès verbal de la séance du 21 novembre 1995.

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la commission des Finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (1) sur le projet de loi de finances pour 1996, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Alain LAMBERT,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES**  
(Deuxième partie de la loi de finances)

ANNEXE N° 5

**AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS :**

**II - TRANSPORTS : TRANSPORTS TERRESTRES**

*Rapporteur spécial : M. Auguste CAZALET*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Jean Cluzel, Henri Collard, Roland du Luart, Jean-Pierre Masseret, vice-présidents ; Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Emmanuel Hamel, René Régnauld, François Trucy, secrétaires ; Alain Lambert, rapporteur général ; MM. Philippe Adnot, Denis Badré, René Ballayer, Bernard Barbier, Jacques Baudot, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Guy Cabanel, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Yvon Collin, Jacques Delong, Yann Gaillard, Hubert Haenel, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, Philippe Marini, Marc Massion, Michel Mercier, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Alain Richard, Maurice Schumann, Michel Sergent, Henri Torre, René Trégouët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2222, 2270 à 2275 et T.A. 413.

Sénat : 76 (1995-1996).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

	<b>Pages</b>
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION GENERALE DES CREDITS</b> .....	9
<b>I. EVOLUTION D'ENSEMBLE</b> .....	9
<b>II. PRESENTATION DES PRINCIPALES EVOLUTIONS</b> .....	10
1. <i>Les concours de l'Etat à la SNCF relatifs au réseau principal (agrégat 01)</i> .....	10
2. <i>La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens (agrégat 02)</i> .....	11
3. <i>La contribution de l'Etat aux transports collectifs de province (agrégat 03)</i> .....	12
4. <i>Les crédits affectés aux voies navigables</i> .....	12
5. <i>Les autres crédits</i> .....	13
<b>III. ARTICLE 61 RATTACHE</b> .....	13
<b>CHAPITRE II : LA SNCF DEVANT L'AIGUILLAGE DECISIF</b> .....	17
<b>I. LE CONTRAT 1990-1994 DANS L'IMPASSE</b> .....	17
A. <b>LES CONCOURS DE L'ETAT A LA SNCF POUR 1996</b> .....	17
B. <b>L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA SNCF</b> .....	20
1. <i>Les premiers fruits de la reconquête commerciale</i> .....	20
a) <i>Le trafic voyageurs</i> .....	20
b) <i>Le trafic marchandises</i> .....	22
2. <i>Une situation financière au-delà du point de non retour</i> .....	23
a) <i>L'exercice 1994</i> .....	24
b) <i>L'exercice 1995</i> .....	24
3. <i>Un endettement mortel</i> .....	26

C. LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF.....	27
1. Les investissements sur le réseau classique.....	28
2. Les investissements sur le réseau à grande vitesse.....	28
<b>II. LE CONTRAT DE PLAN DE LA DERNIERE CHANCE.....</b>	<b>30</b>
A. LES POINTS FORTS DE L'AVANT-PROJET DE CONTRAT DE PLAN.....	31
1. Le problème de la reprise de la dette.....	31
2. Le financement des infrastructures.....	34
3. Les efforts commerciaux.....	36
4. Le statut des cheminots et le régime des retraites.....	36
B. LA REGIONALISATION DES TRANSPORTS REGIONAUX.....	37
1. Les stipulations de l'avant-projet de contrat plan.....	37
2. Le point sur la mise en oeuvre.....	38
C. L'INSERTION DE LA SNCF DANS L'EUROPE FERROVIAIRE.....	39
<b>CHAPITRE III : LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE.....</b>	<b>43</b>
A. LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE.....	43
1. L'évolution de la contribution de l'Etat.....	43
2. L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation.....	44
B. LES INVESTISSEMENTS DESTINES AU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES.....	45
1. L'évolution des concours de l'Etat.....	45
2. Les investissements en cours de réalisation dans le cadre du contrat Etat-Ile de France 1994-1998.....	46
3. Les objectifs à long terme : le nouveau schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France.....	46
C. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA RATP.....	47
1. L'évolution du trafic.....	47
2. L'évolution de la situation financière de la RATP.....	48

3. L'avenir : le plan d'entreprise 1995-1997 .....	49
<b>CHAPITRE IV : LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE</b> .....	<b>51</b>
A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS .....	52
1. Les concours de l'Etat .....	52
a) La réalisation des métros et tramways de province .....	52
b) Les contrats pluriannuels de modernisation et d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbain.....	54
2. La répartition du financement des transports collectifs urbains.....	55
a) Le financement de l'exploitation et des investissements .....	55
b) L'évolution du versement de transport.....	56
B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS .....	56
1. Les contrats Etat-départements .....	56
2. Les contrats Etat-Régions.....	57
<b>CHAPITRE V : LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	<b>59</b>
A. L'EVOLUTION DES DOTATIONS DE L'ETAT.....	59
B. LES MOYENS ET L'ACTION DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE.....	60
1. Les ressources de VNF.....	60
2. L'action de VNF sur les liaisons inter bassins .....	61
C. LE LANCEMENT DE LA LIAISON SAONE-RHIN .....	63
D. LA SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL.....	64
<b>ANNEXE : MODIFICATIONS APORTEES PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> .....	<b>66</b>

## PRINCIPALES OBSERVATIONS\*

### Première observation

Les crédits affectés au budget des transports terrestres pour 1996 enregistrent une progression modérée de 0,8 % par rapport à la loi de finances initiale pour 1995, ce qui représente un recul d'1,2 % en francs constants.

Ce recul réel est compensé par l'importance croissante des dotations extrabudgétaires : 1,4 milliard de francs en provenance du fonds d'intervention des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) ; 169 millions de francs venant du fonds d'aménagement de la région Ile-de-France (FARIF), sans omettre la contribution d'établissements publics financés par la parafiscalité (VNF, CNR), ni l'augmentation de l'assiette et des tarifs du versement de transport en Ile-de-France (article 61 rattaché)<sup>1</sup>.

Les évolutions sont contrastées selon les postes : la contribution à la SNCF croît de 2,7 % ; celle relative aux transports franciliens se réduit de 8,6 %. Ces évolutions sont conformes à l'esprit de la loi d'orientation sur le développement et l'aménagement du territoire.

### Deuxième observation

Les crédits consacrés à la SNCF au titre du réseau principal passent de 82 % à 84 % du total du budget des transports terrestres. Le total des crédits consacrés à la SNCF par le budget et les comptes spéciaux du Trésor s'élève à 39.335 millions de francs<sup>2</sup>, soit 86 % du total des crédits consolidés des transports terrestres. C'est dire l'importance fondamentale prise par la négociation du contrat de plan 1996-2000, aussi bien pour l'Etat que pour l'entreprise publique. Votre rapporteur ne peut que déplorer de devoir se prononcer sur ce budget avant la signature de ce contrat, qui devrait intervenir d'ici la fin de l'année, et qui est susceptible d'altérer sensiblement l'exécution des crédits pour 1996 et les années suivantes.

Trois enjeux principaux, indissociables les uns des autres, peuvent être distingués dans cette négociation : la dette de l'entreprise, les infrastructures, les efforts commerciaux.

---

<sup>1</sup> Le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports s'est livré à un exercice de consolidation des crédits de paiement de la section "transports terrestres" et des comptes spéciaux du Trésor destinés aux mêmes fins. Le montant total des crédits s'élèverait à 45.772 millions de francs, dont 1.566 millions de francs pour les comptes spéciaux du Trésor.

<sup>2</sup> Réseau principal : 37.339 ; FITTVN : 700 (TGV)+350(transport combiné); FARIF : 83 (EOLE) ; Ile-de-France : 863.

**La dette de la SNCF a atteint 187,6 milliards de francs le 31 décembre 1994, dont 154,6 à la charge de l'entreprise, le reste étant pris en charge par l'Etat dans le service annexe d'amortissement de la dette prévu par le contrat 1990-1994. Cette dette a généré 14,5 milliards de francs de frais financiers en 1994, dont 11,7 milliards de francs à la charge de l'entreprise. L'encours pourrait atteindre 177 milliards de francs pour la seule SNCF fin 1995, et les frais financiers 14,2 milliards de francs. Il est évident que, quels que soient les efforts de la SNCF, elle ne pourra endiguer une croissance de 2,5 milliards de francs de charges financières par an. Le président de la SNCF, M. Jean Bergougnoux, souhaite que l'Etat reprenne 100 milliards de francs sur cette dette, qui viendraient s'ajouter aux 32 milliards de francs de l'actuel service annexe. Au taux de rémunération constaté en 1995, 8,03 %, cela représenterait un allègement de charges de 8 milliards de francs, à rapprocher des 10 à 12 milliards de francs de déficit prévu pour 1995 et des 8,2 milliards de francs de pertes de l'exercice 1994. La SNCF pourrait ainsi retrouver l'équilibre, au prix de quelques efforts propres.**

M. Bergougnoux propose non pas une reprise pure et simple de cette dette, mais la constitution d'une structure de cantonnement qui regrouperait 160 milliards de francs d'actifs de la SNCF, dont 25 milliards de francs sont d'une liquidité convenable. Bien évidemment, ces actifs sont d'un rendement très inférieur au coût de la dette (par exemple, les 400 filiales de la SNCF ne réalisent que 330 millions de francs de résultat pour 28,5 milliards de francs de chiffre d'affaires), sinon le problème ne se poserait pas.

**Pour l'Etat, l'opération se traduirait inmanquablement par une augmentation immédiate de 100 milliards de francs de dette publique et par une charge budgétaire annuelle supplémentaire de 8 milliards de francs, le résultat des privatisations d'actifs effectuées en contrepartie ne pouvant être considéré que comme très aléatoire.**

**Une fois ce problème résolu, le deuxième enjeu est celui du financement et de la gestion des infrastructures. S'agissant du financement, on ne pourra plus à l'avenir faire supporter à la seule SNCF le coût d'équipements dont la rentabilité est inférieure au taux d'intérêt des emprunts ayant servi à les financer. Cette politique ne pourrait que conduire à la même situation qu'aujourd'hui. Il sera donc nécessaire, comme cela est fait pour le TGV-Méditerranée, comme cela se fera pour le TGV-Est, mais aussi pour les dessertes régionales dans le cadre des conventions Haenel, que les pouvoirs publics européen, national et locaux subventionnent les infrastructures.**

**S'agissant de la gestion, il paraît acquis que la SNCF restera une entreprise intégrée, à la fois gestionnaire des infrastructures et exploitant du réseau, même si la construction européenne lui impose d'être capable de distinguer les deux aspects<sup>1</sup>, afin que le réseau national puisse s'ouvrir à terme aux opérateurs étrangers.**

---

<sup>1</sup> Décret n° 95-666 transposant la directive 91/440 du Conseil des Communautés européennes relative au développement des chemins de fer communautaires.

L'exemple de la privatisation de British rail, scindée en cinquante sociétés, démontre par l'absurde la supériorité du modèle intégré.

Allégée d'une partie de sa dette, assurée de ne réaliser que des investissements à la rentabilité bien calculée (sinon assurée), il restera à la SNCF à réaliser d'importants efforts pour devenir une entité bénéficiaire au sein du patrimoine de l'Etat. La reconquête commerciale, dont les premiers résultats sont encourageants (+ 6,8 % de recettes au premier semestre 1995)<sup>1</sup> doit être poursuivie tant sur le trafic voyageurs que sur celui des marchandises pour lequel le transport combiné paraît une voie prometteuse (+ 20 % de recettes au premier semestre). Des efforts de maîtrise des charges d'exploitation et de productivité devront également être réalisés. Les effectifs de la SNCF continuent de se réduire de plus de 4.000 personnes par an, et M. Bergougnoux prévoit de réduire d'un tiers les effectifs des services centraux (actuellement 10.000 personnes). L'objectif est d'accroître de 6 % par an le trafic par agent, contre 2 % actuellement.

Un alourdissement sensible des charges de l'Etat au bénéfice de la SNCF se profile donc à l'horizon de la signature du contrat de plan. Votre rapporteur considère que le respect des termes de ce contrat est indispensable pour éviter les dérives qui ont affecté le précédent. La SNCF doit devenir une entreprise rentable, et profitable pour l'Etat, les charges collectives liées au service public de transport et à l'aménagement du territoire devant être correctement identifiées et parfaitement maîtrisées.

### Troisième observation

Les indemnités compensatrices destinées au fonctionnement des transports collectifs parisiens diminuent de 9,5 % en ce qui concerne la RATP et de 5,6 % en ce qui concerne la SNCF-banlieue, soit une réduction totale de 484 millions de francs par rapport à 1995.

Cette évolution est liée à l'augmentation constatée et attendue du rendement du versement de transport, grâce notamment à l'élargissement de son assiette en 1995 (suppression de l'exonération dans les villes nouvelles : + 100 millions de francs) et à l'augmentation de son taux en 1996 par l'article 61 rattaché au présent projet (produit attendu en 1996 : 1 milliard de francs).

L'ensemble des contributions aux transports collectifs en Ile-de-France connaît une réduction sensible : - 8,6 % à 5.172 millions de francs.

Cette réduction est corrélative de l'augmentation de la part prise en charge par les entreprises, et aussi par les usagers. Ces derniers contribueraient en 1996 à hauteur de 39,8 % aux frais d'exploitation des transports en commun.

---

<sup>1</sup> Le chiffre d'affaires annuel glissant de la SNCF est de 79,8 milliards de francs au 30 juin 1995.

Bien que conforme à l'esprit de la loi d'orientation pour le développement et l'aménagement du territoire, cette politique n'aura pas les effets escomptés si elle n'aboutit qu'à accroître la circulation routière en Ile-de-France. Elle doit s'accompagner de véritables incitations à l'implantation d'activités en province, car le fait de pénaliser les voyageurs franciliens ne leur permettra pas pour autant de trouver un emploi dans d'autres régions.

#### **Quatrième observation**

Les crédits d'investissements destinés aux infrastructures de transports collectifs progressent sensiblement en moyens de paiement, aussi bien en Ile-de-France qu'en province.

Ils atteignent respectivement 704 millions de francs et 627 millions de francs.

La réussite de la première ligne de tramway de Strasbourg, inaugurée le 25 novembre 1994, est une invitation à poursuivre en ce sens, en favorisant les implantations en site propre.

#### **Cinquième observation**

Bien que cela ne se traduise que très modestement dans le budget des transports terrestres, votre rapporteur se félicite de la poursuite d'une politique des voies navigables décidée à aboutir à des objectifs concrets. La liaison Rhin-Rhône, véritable arlésienne depuis dix-sept ans<sup>1</sup>, vient enfin d'être lancée. La ratification de l'accord entre la Compagnie nationale du Rhône et Electricité de France par les conseils des deux entreprises (respectivement les 14 et 22 septembre) a permis la création d'une filiale commune, SORELIF-Saône-Rhin qui sera chargée de réaliser le projet d'ici 2010. Le bief Niffer-Mulhouse (15 km), seule portion en travaux sur les 229 que compte la liaison, sera mis en service très prochainement.

Le coût de l'ensemble est évalué à 17,2 milliards de francs 1995, dont 5,4 pour les écluses et stations de pompage et 4,6 pour la navigabilité du chenal. A l'expérience, ces coûts pourraient être majorés par des préoccupations d'environnement, toute la population concernée n'étant pas favorable à l'ouvrage.

Dans ce contexte, Voies navigables de France sera plus particulièrement chargé des liaisons Seine-Est et Seine-Nord, encore au stade des études. Le budget global de VNF s'établira à 1,1 milliard de francs en 1996, dont 270 millions de francs de contribution de l'Etat.

---

<sup>1</sup> La déclaration d'utilité publique date de 1978.

## CHAPITRE PREMIER

### PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

#### I. EVOLUTION D'ENSEMBLE

Les moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement) demandés pour les transports terrestres en 1996 atteignent 44,6 milliards de francs, en progression de 0,8 % en francs courants par rapport aux crédits votés pour 1995.

Le tableau suivant retrace l'évolution des grandes masses de ce budget :

(En millions de francs)

	Crédits votés pour 1995	Crédits demandés pour 1996	Évolution 1996/1995 (en %)
<b>Dépenses ordinaires (DO)</b>			
Titre III : moyens des services .....	13,71	13,66	- 0,3 %
Titre IV : interventions publiques.....	42.906,65	43.090,29	+ 0,4 %
Total dépenses ordinaires.....	42.920,36	43.103,95	+ 0,4 %
<b>Dépenses en capital</b>			
Crédits de paiement (CP) .....	1.300,55	1.483,42	+ 14,1
Autorisations de programme (AP).....	1.218,70	1.101,70	- 9,6
<b>Total des moyens de paiement (DO + CP)</b>	<b>44.220,91</b>	<b>44.587,37</b>	<b>+ 0,8</b>
<b>Total des moyens d'engagement (DO + AP)</b>	<b>44.139,06</b>	<b>44.205,65</b>	<b>+ 0,1</b>

Les dépenses ordinaires, constituées pour l'essentiel de crédits d'interventions publiques, s'élèvent à 43,09 milliards de francs, ce qui représente une légère augmentation de 0,4 % par rapport à 1995.

Les dépenses en capital, minoritaires au sein de ce budget, avec un montant de 1,48 milliard de francs en crédits de paiement et de 1,10 milliard de francs en autorisations de programme, font l'objet d'évolutions contrastées, atteignant respectivement + 14,2 % pour les crédits de paiement et - 9,6 % pour les autorisations de programme.

## II. PRÉSENTATION DES PRINCIPALES EVOLUTIONS

### 1. Les concours de l'Etat à la SNCF relatifs au réseau principal (agrégat 01)

Les concours de l'Etat à la SNCF sont en principe versés dans le cadre d'un contrat de plan quinquennal. Alors que le plan précédent est échu depuis le 31 décembre 1994, le prochain ne sera conclu que pour la période 1996-2000. Les subventions à la SNCF sont donc reconduites en 1996 sur le canevas du plan 1990-1994.

Ces concours atteignent un montant de 37.032,95 millions de francs dans le projet de budget des transports terrestres pour 1996.

L'augmentation globale de 2,7 % des concours versés par l'Etat dans un cadre analogue à celui du contrat de plan s'explique par l'évolution des dotations suivantes :

- la **contribution aux charges d'infrastructure** connaît une augmentation significative (+ 3,5 %) et explique les deux tiers de la hausse des concours versés à la SNCF. Par ailleurs, le fonds d'intervention pour les transports terrestres et les voies navigables devrait contribuer aux investissements sur le réseau ferré pour au moins 700 millions de francs, et au transport combiné pour 350 millions de francs;

- la **contribution aux charges de retraite** reste stable (- 0,1 %), malgré un déséquilibre démographique en aggravation (4.400 suppressions nettes d'emplois en 1995 ; 6.800 départs à la retraite en 1995 et 6.700 en 1996) ;

- la **compensation pour tarifs sociaux** connaît une augmentation sensible (+ 5,7 %) ;

- il faut enfin rappeler que l'Etat prend en charge 33 milliards de francs d'encours de la dette de la SNCF au 31 décembre 1994, ce qui lui coûtera 4,4 milliards de francs en 1996.

## **2. La contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens (agrégat 02)**

La contribution financière de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs parisiens s'élève à 5,2 milliards de francs en 1996, en diminution de 8,6 % par rapport à 1995.

- Les **indemnités compensatrices** versées à la RATP et à la SNCF-banlieue représentent, avec 4.880,3 millions de francs en 1996, 94 % du total.

Ces indemnités, destinées à compenser l'écart entre les tarifs fixés par les pouvoirs publics et le prix de revient du transport, font l'objet d'un ajustement à la baisse par rapport à leur niveau de 1995, de - 9,5 % pour la RATP et de - 5,6 % pour la SNCF-banlieue.

Cette baisse sensible est due à l'amélioration du rendement du versement de transport, payé par les entreprises, et destiné aussi à compenser cet écart de coût. Cette amélioration est notamment liée à l'élargissement de son assiette (suppression pour 1995 de l'exonération au profit des villes nouvelles) et de son taux (article 61 rattaché).

Les crédits destinés à compenser les réductions de tarifs sont stables depuis deux ans, tant pour la RATP que pour la SNCF.

- Les **subventions d'investissement aux transports collectifs en Ile-de-France** diminuent de 23,4 % en autorisations de programme (425 millions de francs), mais augmentent en crédits de paiement (+ 18,1 % à 704,3 millions de francs).

Ces crédits, complétés par les dotations reconduites au chapitre 4 du compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France (166 millions de francs), s'inscrivent dans le cadre du contrat de plan conclu entre l'Etat et la région pour la période 1994-1998.

Ils permettront en 1996 la poursuite des opérations suivantes : liaisons Météor et Eole, ligne D du RER, ligne C du RER (Champ de mars-gare Masséna) et desserte du Grand Stade de Saint-Denis. Ils financeront également divers travaux de transports en site propre en banlieue (dont la rocade Orbitale).

### **3. La contribution de l'Etat aux transports collectifs de province (agrégat 03)**

A la différence des transports collectifs en Ile-de-France qui font l'objet d'une contribution de l'Etat, tant pour leur fonctionnement que pour les investissements, les transports collectifs de province ne reçoivent de la part de l'Etat que des subventions d'investissement, qui atteignent en 1996 586 millions de francs d'autorisations de programme, soit une augmentation de 2,1 % par rapport à 1995.

Les crédits de paiement sont également en hausse, à 627,1 millions de francs (+ 8,5 %).

La participation de l'Etat à la réalisation de métros et de tramways dans les grandes villes telles que Lille, Rouen, Lyon, Bordeaux, Grenoble, Toulouse et Rennes, s'élève à 525 millions de francs d'autorisations de programme (contre 513 millions de francs en 1995). 565,7 millions de francs sont demandés en crédits de paiement contre 501,9 millions de francs en 1995.

Par ailleurs, en autorisations de programme, 61 millions de francs sont destinés à la politique contractuelle avec les collectivités locales, dont 23 millions en faveur des transports urbains et 38 millions en faveur des transports interurbains (crédits reconduits à l'identique).

### **4. Les crédits affectés aux voies navigables**

Depuis la création de Voies navigables de France, en 1991, et du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables en 1994, le budget des transports terrestres ne comprend plus qu'un petit reliquat affecté aux voies navigables, lesquelles ne font pas l'objet d'un agrégat dans la présentation du budget.

- Les crédits destinés à l'entretien du réseau non concédé à VNF sont maintenus à 1,5 million de francs.

- Le plan de soutien en faveur de la batellerie, déjà prolongé d'un an en 1995, est reconduit et reçoit une dotation de 20 millions de francs. Il est destiné à la modernisation du secteur et à la réduction des surcapacités.

- Une dotation de 5 millions de francs de crédits de paiement est prévue pour la restauration des voies continuant à être gérées par l'Etat.

L'essentiel des crédits publics destinés aux voies navigables transite désormais hors du budget général, par trois canaux principalement :

- le fonds d'intervention des transports terrestres et des voies navigables aura consacré 269 millions de francs aux voies navigables en 1995, dont 94 millions de francs de subvention à VNF et 160 millions de francs pour Saône-Rhin (bief Niffer-Mulhouse). 276 millions de francs de crédits sont prévus pour 1996 ;

- le budget de VNF passera de 1,2 milliard de francs en 1995 à 1,1 milliard de francs en 1996. VNF sera lié à l'Etat par un contrat de plan pour la période 1996-2000 ;

- le budget de la Compagnie nationale du Rhône, qui a consacré 275 millions de francs à la liaison Saône-Rhin (bief Niffer-Mulhouse) et celui d'Electricité de France, au travers de leur filiale commune SORELIF Saône-Rhin, créée le 22 septembre 1995.

#### **5. Les autres crédits**

Les crédits affectés aux **régimes sociaux particuliers** (agrégat 05) passent de 897,50 à 862,20 millions de francs, en raison de la réduction de la dotation consacrée au financement des retraites des anciens agents des services publics d'Afrique du Nord et d'outre-mer.

Les crédits de l'organisation, la régulation et l'animation dans le secteur des transports s'élèvent à 118,5 millions de francs, dont 64 millions de francs d'aides à la productivité des transports de marchandises.

Enfin, les crédits de recherche s'élèvent à 72,7 millions de francs d'autorisations de programme, dont 54,2 millions de francs pour le fonds d'aide à la recherche et à l'innovation dans les transports (FARIT).

### **III. ARTICLE 61 RATTACHÉ**

**L'article 61 du présent projet de loi de finances, rattaché aux crédits des transports terrestres, prévoit de relever de 2,2 % à 2,5 % de la masse salariale le taux plafond du versement de transport à Paris et dans les Hauts-de-Seine.**

Votre rapporteur rappelle que le versement de transport a été créé par la loi n° 71-559 du 12 juillet 1971 en vue de faire participer les entreprises au financement des transports en commun, dont elles bénéficient pour

l'acheminement de leurs salariés. L'assiette du versement de transport est constituée de la masse salariale, déplafonnée depuis la loi de finances pour 1993. Les entreprises qui logent ou transportent leurs salariés sont remboursées de leur versement au prorata des effectifs transportés ou logés. Le taux légal du versement de transport est un taux plafond. Le taux effectif est fixé par décret. On distingue trois taux de chaque catégorie en Ile-de-France.

	Taux plafonds loi de finances pour 1993	Taux effectifs décret 92-1463 du 31/12/1992
Paris et Hauts-de-Seine	2,2 %	2,2 %
Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne	1,6 %	1,4 %
Val d'Oise, Seine-et-Marne, Essonne, Yvelines	1,3 %	0,8 %

Le présent article a pour objet de relever de 0,3 point le taux plafond de Paris et des Hauts-de-Seine, qui est le seul à ne pas dépasser le taux effectif. **Le décret d'application majorera vraisemblablement le taux effectif dans les mêmes proportions, en vue d'accroître le rendement de cette taxe d'un milliard de francs en 1996, et d'alléger à due concurrence la contribution de l'Etat aux transports franciliens. Il majorera également les taux des autres départements d'Ile de France, probablement de 0,2 point.**

Sur le principe, votre rapporteur ne peut que souscrire à l'idée d'une prise en charge plus grande du transport de leurs salariés par les entreprises de l'Ile-de-France, qui bénéficient de leur implantation dans la région capitale. La méthode est cependant discutable, pour deux raisons.

D'une part, la Cour des Comptes a mis en cause la gestion du versement de transport dans son rapport public pour 1994. Selon elle, les contrôles effectués par l'autorité organisatrice des transports franciliens, le syndicat des transports parisiens (STP), sont insuffisants. Une hausse des taux assortie d'un mauvais contrôle risque d'aboutir à une fuite d'assiette. Le rendement de la mesure pourrait en être affecté. Par ailleurs, le versement de transport est partiellement détourné de son objet, servant à combler le déficit de la "carte orange" et à équilibrer les comptes d'exploitation de la RATP et de la SNCF-Ile-de-France.

**D'autre part, l'opportunité de relever le taux d'une taxe assise sur la masse salariale paraît des plus douteuses, dès lors que l'on souhaite pratiquer une politique favorable à l'emploi.** Il ne faut pas oublier que la création du versement de transport date de 1971, à une époque où le plein-emploi rendait inutile toute réflexion au sujet des effets sur l'emploi d'une taxation sur la masse salariale. Certes, l'augmentation du versement de transport peut encourager les entreprises à migrer hors de l'Ile-de-France, selon une logique d'aménagement du territoire. Mais tel n'est pas l'objectif de la présente mesure, dont le Gouvernement escompte un rendement effectif, et non une évaporation d'assiette. Rien ne permet d'affirmer que celle-ci ne se produira pas, non par la délocalisation en province, mais plus simplement par suppressions ou non-crétions d'emplois.

Il appartiendra au Gouvernement de se montrer vigilant quant aux effets sur l'emploi de cette mesure, et de mettre à l'étude un changement d'assiette du versement de transport, ainsi que l'y a invité votre commission lors du dernier débat budgétaire.



## **CHAPITRE II**

### **LA SNCF DEVANT L'AIGUILLAGE DÉCISIF**

Le prolongement d'un an supplémentaire du contrat de plan 1990-1994, et la reconduction des dotations de l'Etat en 1996 sur ce canevas, telle qu'elle est prévue par le présent projet de loi de finances, mènent la SNCF dans une impasse.

C'est pourquoi il convient de signer d'urgence un nouveau contrat, indispensable pour une entreprise se sachant condamnée en l'absence de nouvelle orientation.

Les crédits ici examinés ne tiennent pas compte du nouveau contrat de plan, qui n'aura pas d'influence directe sur eux. Il est cependant indispensable d'en analyser les répercussions probables pour bien les juger.

#### **I. LE CONTRAT 1990-1994 DANS L'IMPASSE**

##### ***A. LES CONCOURS DE L'ETAT A LA SNCF POUR 1996***

Ils sont reconduits sur le schéma du contrat 1990-1994. Quoique très élevés, ils ne sont pas en mesure de tirer l'entreprise de l'ornière où elle est enfoncée. Ils sont retracés dans le tableau ci-après.

Concours de l'Etat à la SNCF<sup>(1)</sup>

(millions de francs)

	1995	1996	Evolution en %
<b>Compensation des missions de service public :</b>			
◊ Contributions aux lignes maintenues pour la Défense	6,60	6,30	- 4,5
◊ Transports de voyageurs :			
• contribution à l'exploitation des services d'intérêt régional .....	4.208,06	4.300,56	+ 2,2
• organisation de dessertes à courte distance	62,37	63,71	+ 2,1
◊ Compensations tarifaires :			
• indemnité compensatrice.....	1.827,13	1.932,71	+ 2,7
• réduction de tarifs .....	10,67	10,67	+ 0,0
◊ Banlieue parisienne :			
• indemnité compensatrice.....	758,00	723,00	- 3,3
• réduction de tarifs .....	140,00	140,00	0,0
<b>Harmonisation des conditions de concurrence :</b>			
◊ Contribution aux charges d'infrastructures.....	12.186,83	12.613,16	+ 3,5
◊ Contributions aux charges de retraite .....	13.691,00	13.663,70	- 0,1
<b>Concours au service annexe d'amortissement de la dette</b>	<b>4.346,59</b>	<b>4.442,14</b>	<b>+ 2,2</b>
<b>Subventions d'investissement (CP) :</b>			
◊ Contribution du FITTVN .....			
• TGV & contrats Etat/Région.....	602,00	700,00	+ 16,3
• Transport combiné.....	300,00	275,00	- 8,3
◊ Banlieue parisienne .....			
• Subvention budgétaire	348,70	388,70	+ 11,5
• Contribution du FARIF.....	83,00	83,00	+ 0,0
<b>TOTAL</b>	<b>38.570,95</b>	<b>39.342,65</b>	<b>+ 2,0</b>

(1) Ce tableau ne correspond pas strictement à l'agrégat 01 du bleu budgétaire. Il comprend en outre les participations des comptes spéciaux du Trésor.

Le montant total de ces concours s'élève à 39,3 milliards de francs en 1996<sup>1</sup>, en augmentation de 2,0 % par rapport à 1995. Ils concernent, pour l'essentiel, à hauteur de 38,2 milliards, le réseau principal ; le reliquat, soit 1,1 milliard de francs, étant affecté au réseau de la banlieue parisienne.

Ils correspondent à deux objectifs essentiels : la compensation des missions de service public imposées à la SNCF et l'harmonisation des conditions de concurrence avec les autres moyens de transport.

**La compensation des missions de service public** justifie le versement à la SNCF :

- d'une contribution pour le maintien des installations nécessaires aux besoins de la défense du pays ;
- d'une contribution à l'exploitation des services régionaux de transports de voyageurs d'un montant de 4,30<sup>2</sup> milliards de francs en 1996 ;
- d'une compensation au titre des tarifs sociaux d'un montant de 1,93<sup>2</sup> milliard en 1996 ;
- et d'une contribution à l'équilibre des comptes de l'activité du transport de voyageurs dans la région parisienne, soit 863<sup>2</sup> millions de francs en 1996, comprenant une indemnité compensatrice et une compensation pour les réductions de tarifs accordées sur le réseau banlieue. La réduction de ces deux postes provient de l'accroissement attendu du rendement du versement de transport et d'une participation accrue des usagers.

**L'harmonisation des conditions de concurrence** justifie, pour sa part, le versement par l'Etat d'une contribution aux charges d'infrastructures de 12,2<sup>2</sup> milliards de francs tendant à tenir compte des responsabilités spécifiques confiées à la SNCF en matière d'infrastructures et d'une contribution aux charges de retraite de 13,7 milliards de francs.

Ces contributions sont respectivement en augmentation de 3,5 % et stable par rapport à leurs montants de 1995.

L'accroissement de ce premier poste est lié aux besoins occasionnés par la réalisation du schéma directeur des trains à grande vitesse.

La stabilité de la contribution aux charges de retraites est obtenue malgré une dégradation continue de la structure démographique du régime spécial de la SNCF. Cette relative incohérence laisse penser à votre rapporteur.

Elle est calculée en fonction d'un taux de cotisation normalisé incombant à la SNCF et à ses salariés affiliés de 38,13 % de la masse salariale pour 1996.

Enfin, l'Etat apporte son concours à **l'assainissement de la situation financière de la SNCF** par un versement de 4,4 milliards de francs **au service annexe d'amortissement de la dette**, en application de l'article 28 du contrat de plan (1990-1994). Ce service annexe, doté d'une comptabilité séparée dans

---

<sup>1</sup> Le document explicatif du projet de contrat de plan diffusé le 28 novembre fait état de 50,270 milliards de francs consolidés comprenant les subventions du ministère de la défense, du syndicat des transports parisiens, des collectivités locales et des régimes spéciaux de retraite.

<sup>2</sup> Chiffres également mentionnés dans l'avant-projet de contrat de plan diffusé le 26 novembre.

les livres de la SNCF, a été mis en place à compter du 1er janvier 1991, afin de gérer la partie de la dette correspondant aux déficits cumulés de l'entreprise nationale à la fin du précédent contrat de plan, soit 38 milliards de francs.

## **B. L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION DE LA SNCF**

Les concours de l'Etat prévus pour 1996 ne seront pas en mesure de permettre le redressement de la SNCF. La réussite de l'effort de reconquête commerciale n'a eu pratiquement aucune conséquence sur le redressement des comptes. La situation financière de l'établissement public a en effet atteint un point de non-retour.

### **1. Les premiers fruits de la reconquête commerciale**

Le tableau suivant retrace l'évolution récente du trafic de la SNCF, en milliards de voyageurs-kilomètres et en milliards de tonnes-kilomètres.

Trafic voyageurs	1992	1993	1994	93/92 (%)	94/93 (%)	1er semestre 95/1er semestre 94 (%)
Réseau principal	52,94	48,76	49,45	-7,90	1,42	11,5 *
Banlieue parisienne	10,06	9,85	9,48	-2,09	-3,76	0,50
Total	63,00	58,61	58,93	-6,97	0,55	9,70
Trafic fret	48,21	43,60	47,15	-9,56	8,14	10,60

\*Hors Eurostar

#### *a) Le trafic voyageurs*

La chute du trafic voyageurs en 1993 est à l'origine d'une grande partie des difficultés de la SNCF.

Ainsi que l'indique le tableau, cette chute a été plus que proportionnelle à la récession de l'ensemble de l'économie, et la reprise de 1994 moins que proportionnelle à la croissance observable cette année-là.

Ce constat imposait comme une évidence que la SNCF devait faire des efforts commerciaux très importants.

**Ceux-ci ont commencé à porter leurs fruits en 1995.** A la fin août, le trafic voyageurs était en progression de 5,8 % sur un an glissant, et les recettes correspondantes de 6,8 % (à 14,6 milliards de francs) : ce qui montre

que la SNCF n'a pas sacrifié ses tarifs pour gagner des parts de marché<sup>1</sup>. Sur l'ensemble de 1995, la SNCF table sur une augmentation du trafic de 6 %<sup>2</sup>.

#### Socrate : de l'échec à l'atout

Une grande partie des difficultés commerciales tenait à la précipitation de la mise en service de SOCRATE, logiciel de vente des billets, que la SNCF avait absolument voulue concomitante de celle du TGV-Nord.

La SNCF a progressivement rectifié les dysfonctionnements. Elle a également mis en place un comité de suivi de SOCRATE comprenant des représentants de la SNCF et des associations de consommateurs et d'usagers. Ce comité animé par M. Carrère a rendu ses conclusions en décembre 1994 en confirmant le bien fondé du choix de SOCRATE avec des remarques complémentaires sur la nécessité de simplifier les tarifs et de mieux adapter la gestion des prestations en intégrant dans SOCRATE les prestations pour lesquelles la centralisation apporte un avantage certain aux utilisateurs.

L'accent a été porté sur la nécessité de relations suivies avec les associations de consommateurs et d'usagers. La SNCF a renoué le dialogue avec les associations de consommateurs dès septembre 1993. Depuis lors, les mesures commerciales prises par l'établissement l'ont été en concertation avec les représentants de ces associations. La SNCF poursuit, en effet, le dialogue avec ces associations au sein de groupes de travail réunissant ses représentants et ceux des associations dans le cadre du protocole d'accord signé en mars 1990<sup>3</sup>.

Actuellement, la SNCF procède à la mise en application progressive de fonctionnalités de SOCRATE qui n'avaient pas été jusqu'alors utilisées et élargissant son champ d'application initial : après le télépaiement par minitel et téléphone ou le traitement automatisé des opérations d'après-vente au niveau central sont envisagées d'autres fonctionnalités telles que la connexion aux grands systèmes de distribution (Amadeus, Galiléo) ou la connexion directe aux systèmes de distribution d'autres réseaux ferroviaires (Deutsche Bahn), ou bien encore la vente de prestations complémentaires (hôtels, voitures, etc...). Ceci permettra d'intégrer peu à peu l'ensemble des prestations qui sont encore traitées de façon manuelle ou non centralisée dans le système SOCRATE et pour lesquelles un traitement informatisé présente un avantage appréciable.

Pour consolider ces performances, la SNCF pourra notamment compter sur Eurostar, le TGV Paris-Londres, qui obtient déjà 40 % de parts de marché.

<sup>1</sup> Les tarifs moyens de la SNCF ont augmenté de 2,4 % le 1er janvier 1995.

<sup>2</sup> Le mouvement de grève en cours va probablement entraver la marche vers cet objectif.

<sup>3</sup> L'une des stipulations de l'avant-projet de contrat de plan concerne la concertation avec ces associations pour l'élaboration des tarifs sociaux (groupes, enfants, domicile-travail).

*b) Le trafic marchandises*

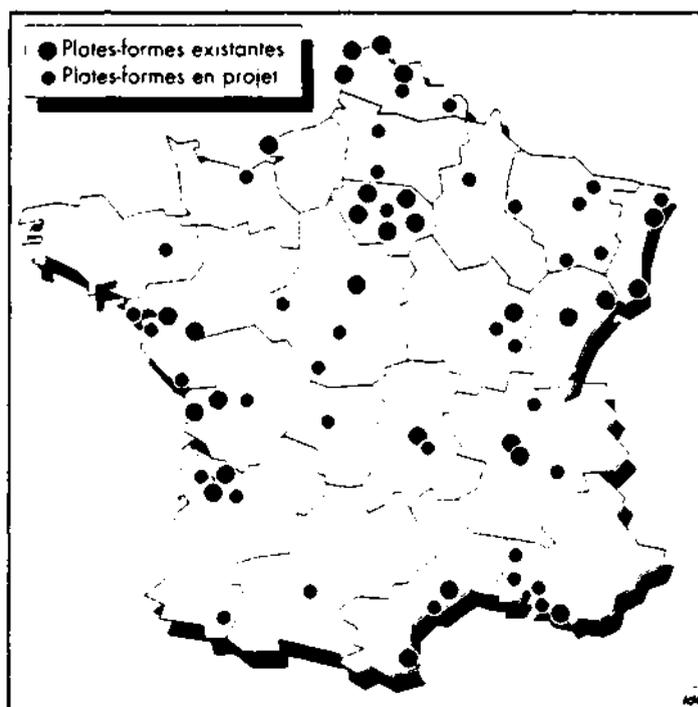
Le fret s'est révélé beaucoup plus réactif au retour de la croissance que le transport de voyageurs, grâce notamment au transport combiné.

A la fin de l'année 1993, le mouvement de baisse du trafic a commencé à s'inverser et cette évolution s'est poursuivie sur l'année 1994 qui a connu une augmentation de 8,4 % par rapport à 1993. Sur cette même période, **les transports combinés ont pour leur part augmenté de 21,6 %**, les trains entiers de 5,8 % et de 3,7 % pour le reste du trafic (wagons isolés et organisations spéciales).

L'objectif pour 1995 est d'atteindre 49,2 milliards de tonnes-kilomètres. Les résultats observés depuis le début de l'année le font paraître réalisable (+ 10,6 % sur le premier semestre 1995 par rapport à la même période de 1994).

En 1996, la politique de reconquête commerciale sera poursuivie. L'objectif est d'atteindre 50,4 milliards de tonnes-kilomètres, grâce en particulier au tunnel sous la Manche qui devrait permettre une augmentation du trafic du transport combiné.

**Les plates-formes multimodales**



Source - *Le Monde* - 24 août 1995

Pour l'avenir, la SNCF compte sur un maillage du territoire par des plates-formes multimodales, le développement du fret par TGV (à l'instar de celui de la Poste, un TGV de marchandises pourrait être créé dès 1996 entre Paris et Marseille) et les "autoroutes" ferroviaires, telles que celle qui est prévue entre Lyon et Turin.

L'évolution des parts de marché du rail en France par rapport au reste de l'Union européenne			
	1990	1993	% de perte
<b>Voyageurs</b>			
France	9,2	8,0	-13,0
Moyenne U.E.	7,3	6,6	-9,6
<b>Marchandises</b>			
France	26,5	24,0	-9,4
Moyenne U.E.	19,1	15,4	-19,4

Source : Commission de l'Union européenne

Dans la période récente, le trafic de la SNCF s'est inséré dans un mouvement européen général. Contrairement aux idées reçues, elle a plutôt mieux réussi en matière de fret que pour les voyageurs. De la même façon, la SNCF devrait profiter dans les années à venir de l'essor du rail en Europe.

## 2. Une situation financière au-delà du point de non retour

Malgré une augmentation sensible de ses recettes prévisibles en 1995 (entre 6 et 7 %), le déficit de la SNCF s'aggraverait encore par rapport à 1994. Ceci montre que le point de non retour est dépassé.

Sur la période couverte par le contrat de plan, le résultat net de la SNCF a évolué comme suit :

(en millions de francs)	
1990	+ 17
1991	+ 6
1992	- 2.956
1993	- 7.707
1994	- 8.184
1995	- 8.877 <sup>(1)</sup>
	- 9.881 <sup>(2)</sup>
	- 12.000 <sup>(3)</sup>

(1) prévisions du budget 1995

(2) révision en fonction des résultats à fin juin 1995

(3) prévisions du président de la SNCF en octobre

Votre rapporteur rappelle que le contrat de plan prévoyait un maintien de l'équilibre comptable.

*a) L'exercice 1994*

Dans un environnement économique plus favorable qu'en 1993, l'amélioration du résultat d'exploitation n'a pas suffi à faire face à l'alourdissement des charges de capital.

Les résultats de la SNCF se sont en conséquence encore dégradés en 1994, pour atteindre une perte de 8,2 milliards de francs, contre 7,7 milliards de francs l'année précédente.

Compte tenu d'efforts renouvelés de l'entreprise pour réduire ses charges d'exploitation, l'excédent brut d'exploitation a progressé de 20,4 %, passant de 5,8 à 7 milliards de francs.

Le résultat d'exploitation ne s'est amélioré cependant que de 0,5 milliard de francs. Il est resté négatif (- 1 milliard de francs) du fait de l'accroissement des dotations aux amortissements.

Le résultat financier (- 8,5 milliards de francs) s'est aggravé d'1 milliard de francs du fait d'une aggravation continue de la dette.

Par conséquent, le résultat net s'est de nouveau dégradé, et la capacité d'autofinancement a fait place, comme l'année précédente, à un besoin de financement de l'exploitation (- 1,4 milliard de francs contre - 2,1 milliards de francs en 1993).

Dans ces conditions la SNCF a tenté de réaliser d'importantes cessions d'actifs. Compte tenu de l'état du marché immobilier, ces opérations ont majoritairement porté sur du matériel roulant.

*b) L'exercice 1995*

Comme en 1994, l'exécution de la gestion 1995 se révèle décevante : la prévision de résultat s'est dégradée d'un milliard de francs à fin juin, puis de 3 milliards de francs en octobre.

(en millions de francs)

Situation financière de la SNCF	1994	1995	1995	1995
Principaux éléments	Résultats	Budget	Situation à fin Juin	Ecart Fin Juin/Budget
Recettes d'exploitation	75.712	80.316	79.698	-618
Dépenses d'exploitation	68.712	71.193	71.408	215
Excédent brut d'exploitation	7.000	9.123	8.290	-833
Amortissements, & provisions nets	-8.082	-9.657	-9.493	164
Résultat d'exploitation	-1.082	-534	-1.203	-669
Résultat financier	-8.466	-10.790	-11.125	-335
Résultat courant	-9.548	-11.324	-12.328	-1.004
Résultat exceptionnel	1.364	2.447	2.447	0
Résultat comptable	-8.184	-8.877	-9.881	-1.004

• A fin juin 1995, les nouvelles prévisions pour l'exercice 1995 donnent des recettes d'exploitation en baisse de 618 millions de francs par rapport au budget initial, essentiellement à cause du retard dans la mise en service et d'une montée en régime d'Eurostar plus lente que prévu malgré un taux d'occupation satisfaisant (60 % sur Paris-Londres).

Par ailleurs, les prévisions budgétaires concernant les dépenses d'exploitation sont en augmentation de 215 millions de francs :

• la baisse du trafic sur Eurostar et la règle du paiement minimum conduisent à accroître la redevance d'utilisation globale d'Eurotunnel<sup>1</sup> ;

• les inondations du début de l'année ont entraîné des dommages très importants, dont la réparation a pesé sur les charges ;

• la puissance synchrone électrique a augmenté plus fortement que prévu et a entraîné une augmentation des charges d'énergie de traction.

La prévision du résultat financier à fin juin est plus défavorable (de 335 millions de francs) qu'initialement prévu, notamment du fait du niveau élevé des taux d'intérêt, et de celui du franc suisse<sup>2</sup>.

• En octobre, dans le contexte de la négociation du contrat de plan, le président de l'entreprise publique a annoncé que le déficit pourrait finalement atteindre 12 milliards de francs, notamment du fait d'un niveau de frais financiers plus élevé que prévu, et d'un niveau de cession d'actifs inférieur de 1,3 milliard de francs au niveau prévu<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> La SNCF est pour l'instant à l'abri d'une augmentation des péages, Eurotunnel ayant été débouté de sa demande d'augmentation de 55 % de ces péages le 31 octobre dernier.

<sup>2</sup> 7 % de la dette de la SNCF sont libellés en Francs suisses.

<sup>3</sup> La cession de la participation de 12,5 % dans Air Inter (400 millions de francs) se fait notamment toujours attendre.

### 3. Un endettement mortel

Après avoir jugé catastrophique son endettement en 1994 comme en 1993, votre rapporteur a bien des difficultés à trouver un degré supplémentaire dans l'appréciation de la situation patrimoniale de la SNCF. Elle est en fait de nature à tuer l'entreprise,<sup>1</sup> et à aggraver la maladie financière de l'Etat, son garant.

Endettement en fin d'année	(en milliards de francs)						
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995 (prévision)
Hors service annexe d'amortissement de la dette	96,1	104,1	83,8	105,9	137,0	155,1	175,0
Service annexe d'amortissement de la dette	--	--	36,1	35,5	34,4	32,9	31,0
<b>Total</b>	<b>96,1</b>	<b>104,1</b>	<b>119,9</b>	<b>141,4</b>	<b>171,4</b>	<b>188,0</b>	<b>206,0</b>

La charge nette correspondante (compte tenu des produits financiers réalisés) a progressé de la façon suivante<sup>(1)</sup> :

	(en millions de francs)					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995 (prévision)
Charge imputable aux investissements	5.161	6.522	7.121	7.162	7.750	9.881
Charge imputable au déficit	4.553	3.798	3.498	3.798	4.106	4.604
<b>Total</b>	<b>9.714</b>	<b>10.320</b>	<b>10.619</b>	<b>10.960</b>	<b>11.856</b>	<b>14.485</b>

(1) Charge de l'entreprise + service annexe

La progression très rapide de la charge de la dette, en particulier celle liée au déficit lui-même, montre que la SNCF est désormais victime d'un effet "boule de neige" de l'endettement, mettant l'amélioration de son résultat net hors de portée de tout effort commercial, si important soit-il, et ce malgré l'amélioration du taux d'intérêt moyen de la dette.

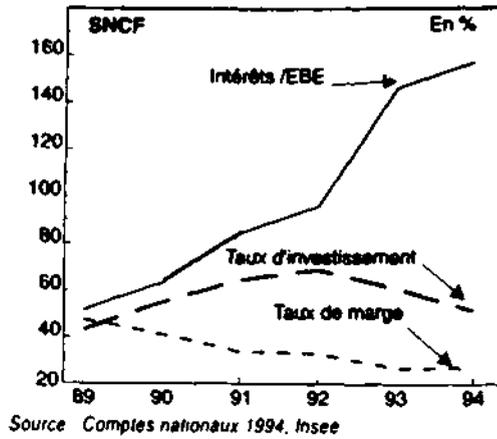
#### Evolution du taux d'intérêt moyen de la dette (%)

1990	1991	1992	1993	1994	1995 (prévisions)
10,97	10,17	9,54	8,81	8,11	8,06

<sup>1</sup> Au rythme actuel, le président de la SNCF estime à 300 milliards de francs l'endettement de la SNCF à l'horizon 2.005, et le déficit à 17 milliards de francs.

Un cheminot sur quatre travaille aujourd'hui pour rembourser et payer la charge de la dette. Pour en optimiser la gestion, la SNCF privilégie désormais les émissions à taux fixe en francs.

**Principaux ratios financiers de la SNCF**



**C. LES INVESTISSEMENTS DE LA SNCF**

Le tableau ci-après représente l'évolution des volumes financiers du programme d'investissement de la SNCF en 1994, 1995 et les propositions de l'entreprise pour 1996 (crédits de paiement).

**Les investissements de la SNCF de 1994 à 1996**

*(millions de francs hors taxes)*

	<b>1994 Résultat</b>	<b>1995 Prévisions</b>	<b>1995 Propositions</b>
Réseau principal classique	6.745	7.767	9.057
TGV	5.513	4.896	9.454
Ile de France	4.461	4.747	4.891
<b>Total</b>	<b>16.719</b>	<b>17.410</b>	<b>23.402</b>

Les propositions pour 1996 portent essentiellement sur le TGV Méditerranée (5,6 milliards de francs), le TGV Sud-Est (2,3 milliards de francs) et l'achat de matériel roulant pour l'Ile de France (1,7 milliard de francs).

Il est très peu probable qu'elles soient acceptées en l'état par le conseil de direction du fonds de développement économique et social (FDES), l'avant-projet de contrat de plan prévoyant une maîtrise rigoureuse des investissements pour ne pas accroître les charges financières.

## **1. Les investissements sur le réseau classique**

Les motivations essentielles de ces investissements sont : le maintien en état du réseau, le développement de la sécurité ferroviaire, le développement et la relance de l'offre commerciale.

**Concernant les installations fixes**, les principaux investissements portent sur :

- le maintien en état du réseau, par des opérations de gros entretien mécanisé de la voie, des régénérations d'ouvrages d'art et des installations de traction électrique ;

- l'amélioration des performances du réseau. Il s'agit essentiellement d'électrifications, dont le programme est en forte décroissance : les électrifications rentables étant désormais réalisées, les électrifications nouvelles se situent dans le cadre d'opérations cofinancées avec l'Etat et les collectivités. Seule l'électrification de la ligne Boulogne - Calais a été réalisée en 1994. Les électrifications de Franois - St-Amour et Mantes - Cherbourg sont en cours.

**Concernant le matériel roulant**, les acquisitions peuvent se classer en trois catégories :

- les locomotives électriques avec la poursuite de la livraison des 176 locomotives bi-courant (Sybic) et tri-tension (Asytrit) destinées au renouvellement du parc ainsi que la réception de 9 locomotives spéciales ("class 92") destinées à la remorque des trains de fret dans le tunnel sous la Manche ;

- le matériel destiné aux transports de voyageurs comprenant la commande de 5 automotrices à voie étroite (3 éléments pour la SNCF et 2 éléments pour la compagnie suisse Martigny-Chatelard) ainsi que la commande de 100 éléments automoteurs TER en partenariat avec certaines Régions pour les dessertes régionales ;

- d'autres matériels comprenant 60 locotracteurs et 200 wagons.

Par ailleurs, les dépenses portent également sur la réhabilitation du matériel roulant.

## **2. Les investissements sur le réseau à grande vitesse**

Il s'agit d'achever les grandes opérations déjà engagées, de lancer la construction du TGV Méditerranée et de préparer le lancement du projet de TGV Est.

### **◆ le TGV Nord Europe**

Il reste à terminer des travaux de la gare Picarde et à réaliser la construction du tronçon de 13 km rejoignant la future ligne nouvelle belge, dont la mise en service est prévue en 1996.

◆ **la jonction des TGV en Ile de France**

Il reste à terminer la branche Atlantique (32 km entre l'échangeur de Coubert et Créteil) qui sera en service mi-1996.

◆ **le TGV Méditerranée (vers Marseille et Montpellier)**

Les dépenses concernent l'engagement des premiers travaux de génie civil, essentiellement d'ouvrages d'art (ponts, tunnels) pour un objectif de mise en service de la ligne en l'an 2.000.

◆ **le TGV Est**

Il est encore au stade des études, mais a déjà fait l'objet de commandes de matériel roulant. Compte tenu de la révision en baisse de ce programme, les commandes de rames ont été modifiées :

- la commande de rames PBKA est passée de 27 à 17 éléments (dont 6 pour la SNCF),

- la livraison des 30 rames TGV Duplex a été globalement retardée de 6 mois.

Par ailleurs, **cinq liaisons sont en cours d'étude** :

• le TGV Languedoc-Roussillon (avant-projet sommaire approuvé le 9 mai 1995) ;

• l'autoroute ferroviaire Lyon-Turin ;

• le TGV-Rhin-Rhône (fuseau arrêté le 9 mai 1995) ;

• le TGV-Bretagne (cahier des charges de l'infrastructure approuvé le 9 mai 1995) ;

• le TGV-Aquitaine, prolongement du TGV-Atlantique (convention Etat-régions signée le 12 juillet 1995).

### Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse



Source France Rail publicité

Les investissements ainsi réalisés ou projetés le sont en fonction du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse, adopté le 1er avril 1992, et qui doit être révisé en 1996 conformément à la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire.

## II. LE CONTRAT DE PLAN DE LA DERNIERE CHANCE

*"Après l'échec du précédent contrat de plan qui prévoyait son retour à l'équilibre, la SNCF est dans une situation critique. Dans le cadre du nouveau contrat de plan en cours d'élaboration, elle devra renforcer la maîtrise de ses dépenses et réussir sa reconquête commerciale".* Ainsi s'expriment les rédacteurs du rapport effectué à la demande du Sénat sur les comptes consolidés du secteur public. Ces deux phrases synthétisent bien la situation et les objectifs du prochain contrat de plan pour la SNCF, mais ne disent rien de l'effort de l'Etat, encore inconnu lors de la publication de ce rapport. Cet effort pourrait se révéler très important.

## **A. LES POINTS FORTS DE L'AVANT-PROJET DE CONTRAT DE PLAN**

A l'heure où votre rapporteur rédige ces lignes, le contrat de Plan 1996-2000 n'est pas encore signé. Il ne devrait l'être que le 13 décembre. Cependant, un avant-projet a été diffusé le 27 novembre, et les dispositions que l'Etat entend prendre vis-à-vis de la dette ont été précisées le 28.

**Quatre enjeux principaux vont dominer les cinq années couvertes par le contrat de plan : la dette de l'entreprise, les infrastructures, les efforts commerciaux et le statut des cheminots.**

### **1. Le problème de la reprise de la dette**

*"L'effort d'allègement de la dette"*, élément fondamental qui conditionne la pérennité même de l'entreprise, n'est qu'évoqué dans le premier avant-projet diffusé, bien que cet enjeu soit le plus important du contrat de plan.

Le 28 novembre, le gouvernement a annoncé une reprise de la dette en trois étapes :

- 25 milliards de francs le 1er janvier 1996

- 12 milliards de francs le 31 décembre 1996<sup>1</sup>

- le solde en fonction des résultats obtenus par la SNCF. La dette serait ainsi reprise proportionnellement aux progrès du résultat d'exploitation de l'entreprise, ces progrès étant mesurés à partir de la base d'un déficit inférieur ou égal à 8 milliards de francs en 1996. Sur les cinq prochaines années, cet élément pourrait représenter entre 53 et 98 milliards de francs.

Le mécanisme de reprise de ce solde serait le suivant :

- l'Etat épongerait chaque année les **frais financiers** de l'entreprise du même montant que s'améliorerait le **solde d'exploitation**. Compte tenu du taux d'intérêt actuel de la dette, une couverture d'1 milliard de francs de frais financiers équivaut à une reprise de 12,5 milliards de francs d'encours de dette (ce calcul se fera chaque année en fonction du taux d'intérêt moyen constaté) ;

---

<sup>1</sup> soit un montant total supérieur au cumul des déficits 1992-1995 (31 milliards de francs environ), mais quasiment égal, ironie de l'histoire, à celui du précédent contrat de plan (38 milliards de francs).

- l'Etat reprendrait directement un montant de dette égal à celui des **plus-values de cession** réalisées. Un milliard de francs de plus-value entraînerait 1 milliard de francs de reprise d'encours de la dette<sup>1</sup>.

La dette ainsi reprise sera logée dans le service annexe d'amortissement de la dette, géré par la SNCF, mais dont l'Etat prend en charge les intérêts et remboursements.

**Dès la préparation du projet de loi de finances pour 1995, votre commission considérait comme probable une reprise au moins partielle de la dette de la SNCF par l'Etat<sup>2</sup>.** Le président de la SNCF, M. Jean Bergougnoux, avait réclamé une reprise de 100 milliards de francs, correspondant à une charge annuelle de 8 milliards de francs, équivalente au déficit constaté pour 1994.

La reprise d'ores et déjà prévue occasionnera une charge supplémentaire pour le budget de l'Etat. Cette charge pourrait être d'au moins 2 milliards de francs en 1997, puis de 3 milliards de francs en 1998 en ce qui concerne les intérêts ; les charges d'amortissement dépendant de la structure de l'échéancier de la dette reprise. **Votre rapporteur juge possible un doublement des dépenses du service annexe à l'horizon 1997, qui passerait de 4,4 milliards de francs dans les crédits présentement examinés, aux environs de 8 à 8,5 milliards de francs.** La dette de l'Etat sera quant à elle immédiatement augmentée de 37 milliards de francs en 1996, par un jeu d'écritures, sans impact sur les flux budgétaires de cet exercice.

Le Sénat doit tenir compte de ces considérations dans le jugement porté sur les présents crédits.

**L'effort de l'Etat ainsi consenti est très substantiel.** A cet égard, la comparaison avec l'Allemagne fédérale, dont l'Etat a repris la totalité de la dette de la Deutsche Bahn – soit 275 milliards de francs – doit tenir compte du fait que cette dette était en grande partie constituée du coût d'intégration des chemins de fer des Länder de l'Est.

**De son côté, la SNCF trouvera une motivation supplémentaire de performance puisque l'Etat lui offre en fait de doubler ses résultats.**

Elle devra consentir des efforts propres de désendettement. L'avant-projet de contrat prévoit ainsi un recentrage sur le métier de base de l'entreprise, et la cession de tout le patrimoine non lié à ce métier.

---

<sup>1</sup> Dans l'avant-projet de contrat de plan, cet élément est formulé de façon plus complexe : l'Etat reprend un montant de dette égal au produit des plus-values par le taux d'intérêt, divisé par le taux d'intérêt.

<sup>2</sup> Rapport général n° 79 - Annexe n° 19 (1994-1995) page 25.

Ce programme comporte trois éléments :

- la filialisation de l'activité "télécommunications", déjà réalisée le 23 novembre 1995 par la création de "Télécom développement". Cette filialisation peut précéder une cession au moins partielle ;

- la cession de tous les actifs immobiliers et fonciers ne concourant pas au transport

- la cession des participations financières et des filiales situées hors du métier de base.

La SNCF a d'ores et déjà engagé des actions en ce sens, mais avec des résultats encore modestes. Les cessions immobilières se sont élevées à 829,4 millions de francs en 1994 (537,7 millions de francs en 1993). Aucune cession de filiales n'a eu lieu en 1994. Le résultat exceptionnel a surtout été dû à des ventes de matériel roulant.

#### Les filiales de la SNCF

La SNCF compte 400 filiales, dont le chiffre d'affaires (SNCF incluse) est de 28,5 milliards de francs et la contribution au résultat social du groupe de 165,5 millions de francs.

ACTIVITE	CHIFFRE D'AFFAIRES (mdf)
<b>1. Transport routier (groupe SCETA)</b>	<b>21,4</b>
dont	
Transport combiné .....	1,3
Transports spécialisés	1,4
General Cargo .....	15,8
Tourisme et voyages .....	2,6
Divers .....	0,3
<b>2. Les autres filiales .....</b>	<b>7,1</b>
dont :	
Logement social .....	2,6
Transport maritime	1,2
Location de wagons	1,0
Ingénierie .....	0,8
Dessertes terminales SERNAM	0,5
Publicité .....	0,4
Production d'énergie électrique	0,3
Distribution internationale.....	0,2
Edition .....	0,1

L'ensemble du patrimoine cessible de la SNCF représenterait 160 milliards de francs dont 25 milliards de francs relativement liquides. La solution d'un cantonnement de ce patrimoine au sein de l'Etat, imaginée par le président de la SNCF n'est finalement pas retenue, mais **celle qui est adoptée aboutit à un résultat analogue en ce sens que la SNCF devra pratiquer une politique de cession systématique de tout ce qui n'est pas indispensable au transport ferroviaire.**

## **2. Le financement des infrastructures**

Aux termes de l'avant-projet, "les investissements seront limités au niveau rigoureusement indispensable sur le réseau classique". Il n'est rien dit des lignes de TGV, sinon par allusion à la révision du schéma directeur en 1996.

**A propos du réseau, il est probable qu'une rationalisation conduisant à des fermetures de lignes devra se produire.** Bien que ne l'affirmant pas aussi clairement, l'avant-projet précise que les lignes à faible trafic devront être remises en question, en concertation avec l'Etat pour les lignes nationales, avec les régions pour les lignes locales. **L'Etat est responsable des infrastructures et c'est donc à lui qu'il reviendra de décider la fermeture éventuelle des lignes.**

### Un exemple de ligne régionale déficitaire

Votre rapporteur a pris l'exemple d'une ligne réelle, dont la comparaison avec l'autocar est à l'avantage de ce dernier. Tout choix du maintien du train impliquerait une charge publique.

#### Desserte Train express régional (TER)

La desserte de cette ligne est constituée par trois aller-retour quotidiens autocar, un aller et deux retours par train (un retour supplémentaire les lundis). D'autres trains circulent aussi sur ce tronçon ferroviaire.

#### Fréquentation

Maximum de l'autocar le moins chargé .....	1
Maximum de l'autocar le plus chargé .....	13
Maximum d'occupation du train le moins chargé.....	28
Maximum d'occupation du train le plus chargé :.....	207
Taux d'occupation dynamique (VK/CKM).....	9
<i>Pour rappel, le taux de la région, pour les autocars, se situe à 9</i>	
Taux d'occupation dynamique (VK/TKM).....	39
<i>Pour rappel, le taux de la région se situe à 52</i>	

#### Bilan

	1992	1993	1994
Déficit de la ligne autocar .....	1,0 MF	1,3 MF	1,3 MF
Déficit de la ligne train.....	6,2 MF	4,9 MF	6,8 MF
Taux de couverture routier des charges par les recettes R/C .....			41 %
<i>Pour rappel, le taux de la région se situe à 43 %</i>			
Taux de couverture ferroviaire des charges par les recettes R/C ....			25 %
<i>Pour rappel, le taux de la région se situe à 32 %</i>			

La contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures devrait suivre le même régime que lors du précédent contrat, puisqu'elle est régie par le cahier des charges actuellement en vigueur. Celui-ci n'a été récemment révisé que pour tenir compte des dispositions européennes qui obligent à distinguer la comptabilité de l'infrastructure de celle de l'exploitation.

### 3. Les efforts commerciaux

L'avant-projet de contrat de plan consacre un volet important à la reconquête commerciale sur laquelle se fondent tous les espoirs de redressement durable de l'entreprise.

Trois nouveautés remarquables peuvent être observés dans les stipulations :

- la SNCF bénéficiera désormais de la **liberté tarifaire** pour les lignes de voyageurs, dans le respect du cahier des charges ;

- elle s'engagera dans la réforme préconisée par notre collègue Hubert Haenel, tendant à faire des régions les autorités organisatrices des transports intra-régionaux ;

- elle bénéficiera de la liberté dans le développement du fret, en particulier le transport combiné.

### 4. Le statut des cheminots et le régime des retraites

L'avant-projet de contrat ne traite pas du statut des cheminots et de leur régime particulier de retraite. Il demeure cependant évident que ces éléments conditionnent la réussite du contrat de plan, du fait de leur poids sur les comptes de la SNCF.

En restant allusif, l'avant-projet invite ainsi les **cheminots** à être "**acteurs des changements nécessaires**", et la SNCF à rechercher "les voies et moyens d'une **modernisation sociale**". La SNCF devra également "**conduire un effort durable de modération salariale**" et accélérer ses gains de productivité.

Tout en restant vagues, ces objectifs impliquent le maintien d'une politique de réduction d'effectifs, et probablement une rigueur salariale accrue<sup>1</sup>.

Quant aux retraites, qui coûtent actuellement 18 milliards de francs par an à l'Etat et aux autres régimes, **le contrat de plan ne les remettra pas en cause**. A cet égard, la publication du plan de redressement de la sécurité sociale a créé une coïncidence malheureuse avec la négociation de ce contrat pour provoquer une inquiétude excessive de la part des cheminots. La

---

<sup>1</sup> Le salaire moyen des cheminots s'est accru de 2,7 % par an en termes réels de 1990 à 1994 alors que la productivité de l'entreprise a stagné.

contribution de l'Etat aux charges de retraites reste une subvention d'équilibre comme lors du précédent plan.

Il reste que, sans modification du statut, la direction de l'entreprise et les syndicats devront mettre au point un mode de dialogue social ne reposant plus systématiquement sur la grève<sup>1</sup>, comme c'est le cas en Allemagne, malgré la scission programmée en trois entités de la DB à terme. C'est probablement l'un des sous-entendus de la "modernisation sociale".

## **B. LA RÉGIONALISATION DES TRANSPORTS RÉGIONAUX**

### **1. Les stipulations de l'avant-projet de contrat plan.**

L'avant-projet de contrat de plan consacre une partie importante à la mise en place de la réforme préconisée par notre collègue Hubert Haenel.

Il prévoit une période d'expérimentation des schémas régionaux intermodaux de transport actuellement en cours d'élaboration dans neuf régions. Pendant cette période, l'Etat maintiendra sa contribution aux transports régionaux, de 4,3 milliards de francs en 1996, indexée sur la hausse des prix à la consommation hors tabac.

A l'issue de l'expérimentation, et si elle est concluante, la compétence d'organisation des transports régionaux ( ferroviaires ou non) sera transférée aux régions ; et les modalités d'organisation des transports parisiens par le syndicat des transports parisiens (STP) seront éventuellement revues.

De son côté, la SNCF devra accomplir un effort de réorganisation tendant à décentraliser davantage les niveaux de décisions et de responsabilité.

Cela entraînera une réduction des effectifs du siège (actuellement 10.000 personnes). Cela impliquera également la poursuite du programme de rationalisation du nombre d'établissements, qui doit passer de 431 à 250 de janvier 1995 à janvier 1998.

L'enjeu est essentiel pour l'Etat, les régions et la SNCF. L'Etat a en effet une perspective de réduire sa contribution aux transports régionaux. Les régions pourront définir les dessertes qu'elles jugent indispensables, renoncer à

---

<sup>1</sup>Représentant moins de 1 % de la population active occupée, les cheminots totalisent 20 % des journées de travail perdues ces dernières années.

celles qui sont trop coûteuses. La SNCF obtiendra un meilleur partage des charges d'aménagement du territoire qu'aujourd'hui<sup>1</sup>.

## **2. Le point sur la mise en oeuvre**

L'expérimentation a été lancée en octobre 1994. Elle a parcouru six étapes :

### **• Un débat politique**

Les régions ont marqué leur approbation sur le principe du transfert de compétences pour les transports ferroviaires. Elles ont en même temps demandé des garanties sur :

- le transfert des moyens financiers correspondant aux charges à couvrir ;

- la validité et la stabilité des comptes de la SNCF, en souhaitant qu'un audit soit réalisé avant la conclusion de nouvelles conventions ;

- leur information sur le contenu des discussions relatives au futur contrat de plan Etat/SNCF, en particulier sur les questions d'infrastructure ;

### **• Les schémas régionaux de transport**

Leur élaboration est lancée dans une dizaine de régions, ils devraient être achevés au cours de l'hiver 1996.

### **• Les protocoles d'accord régionaux**

Ces documents visent à bien identifier les points acquis (objectifs de la politique de transport de la région, articulation avec le schéma régional de transport, répartition des missions entre l'autorité organisatrice et la SNCF...) et le processus de travail pour franchir les étapes à venir.

Le 26 avril 1995, neuf régions ont signé un protocole d'accord avec la SNCF. Il s'agit de l'Alsace, l'Aquitaine, la Basse-Normandie, le Centre, Midi-Pyrénées, le Nord-Pas-de-Calais, les Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Rhône-Alpes.

### **• L'expertise des relations financières entre la SNCF et les régions**

Cette expertise vise essentiellement à établir que les coûts et les recettes des services régionaux sont fiables et sincères et qu'ils constituent une base de référence solide pour le futur système de facturation. Elle doit également permettre aux régions de négocier avec l'Etat la dotation nécessaire au transfert de compétences. Elle vise enfin à apprécier les performances économiques des services régionaux.

---

<sup>1</sup> Les charges des services régionaux de voyageurs sont de 9 milliards de francs, les recettes de 4 milliards de francs, l'apport de l'Etat de 4,2 milliards, et le déficit final de la SNCF à ce titre de 800 millions de francs.

Cette expertise est menée sous l'égide d'un comité de pilotage tripartite -Etat, SNCF et régions- le financement étant assuré par les trois partenaires (l'ANER représentant les régions). Elle doit s'achever à la fin de l'année.

- **Les nouvelles conventions et les nouveaux modes de facturation**

La négociation détaillée devrait actuellement commencer avec chaque région.

- **Mise en place d'un conseil des régions auprès du Président de la SNCF**

Cet organisme est destiné à faciliter les échanges entre le Président de la SNCF et les Présidents de conseils régionaux sur la politique régionale de la SNCF. Sa première réunion s'est tenue le 19 janvier dernier, la seconde le 5 juillet.

### ***C. L'INSERTION DE LA SNCF DANS L'EUROPE FERROVIAIRE***

**Une fois réglés les problèmes financiers les plus urgents, l'avenir à moyen et long terme de la SNCF passe par son insertion dans l'Europe ferroviaire.**

L'avant-projet de contrat de plan se place dans le cadre institutionnel de la directive n° 91-440 relative au développement des chemins de fer communautaires, transposée au droit interne par le décret du 9 mai 1995, et pour laquelle la SNCF a déjà fait l'objet d'une modification du cahier des charges.

L'adoption de ce point de vue européen conduit à définir trois missions à l'entreprise :

- celle de **gérer un réseau d'infrastructures** dont l'Etat est le concepteur et le garant de l'équilibre comptable. La SNCF doit distinguer cette gestion de l'exploitation du service de transport ;

- celle de **s'intégrer progressivement à la concurrence européenne**. La SNCF devra accueillir sur son réseau d'autres utilisateurs, qui recevront son agrément. Elle devra notamment admettre la traversée du territoire par le fret transporté par d'autres entreprises européennes ;

- **la troisième mission, de service public**, est plus traditionnelle et consiste à répondre aux besoins de l'Etat et des collectivités publiques en contrepartie d'une "juste rétribution".

L'avant-projet de contrat stipule que la SNCF devra chercher à "utiliser les nouvelles possibilités d'accès aux réseaux des autres pays européens ouverts par la directive 91-440", à savoir en particulier offrir un service de transport pouvant desservir des pays européens non contigus à la France.

Cette implication active dans la concurrence sera nécessaire pour résister notamment à la puissance de la Deutsche Bahn, dont le chiffre d'affaires est d'un tiers supérieur à celui de la SNCF, et dont la dette de 275 milliards de francs a été entièrement reprise par l'Etat fédéral.



directive 91-440 afin de permettre une libéralisation encore plus poussée des accès des réseaux européens par les entreprises ferroviaires de l'Union.

Seraient ainsi autorisés :

- le "cabotage" des marchandises, à savoir le service fourni localement par une entreprise établie dans un autre Etat membre ; et pas seulement la traversée intégrale du pays ;

- les services internationaux de voyageurs, autorisant notamment le transport de voyageurs "de et vers tout point intermédiaire entre ceux de départs et d'arrivée".

Cette libre prestation de services nécessiterait des accords entre les entreprises exploitantes et les gestionnaires locaux d'infrastructures.

**Dans cette concurrence européenne encore balbutiante, la SNCF, qui est une des entreprises ferroviaires les plus performantes du monde, a une carte à jouer. Il serait dommage de la gâcher maintenant, à force d'atermoiements dans la mise en oeuvre du contrat de plan.**

**L'état de la transposition de la directive 91-440 dans l'Union européenne**

<b>Etats ayant totalement transposé</b>	<b>Etats ayant partiellement transposé</b>	<b>Etats n'ayant pas transposé</b>
Danemark - 1994	Belgique - 1993 (comptes)	Grèce
Allemagne - 1994	Irlande - 1993 (comptes)	Portugal
France - 1993 (comptes) 1995 (droits d'accès)	Luxembourg - 1993-1994-1995 (comptes)	
Pays-Bas - 1993	Espagne 1993-1994 (comptes)	
Royaume-Uni - 1994		

*Source : Commission de l'Union européenne*

Les pays qui ont partiellement transposé la directive européenne ne l'ont fait que sur la séparation de la gestion des infrastructures et de l'exploitation, mais pas sur la liberté d'accès des transports internationaux de marchandises.



## CHAPITRE III

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE

Le tableau ci-dessous donne le détail et l'évolution des différentes contributions de l'Etat aux transports collectifs en région parisienne (agrégat 02) :

*(en millions de francs)*

	1995	1996	% Evolution
<b>Titre IV</b>			
Indemnité compensatrice RATP	4.596,00	4.157,30	-9,55
Indemnité compensatrice SNCF	768,00	723,00	-5,86
Réductions de tarifs RATP	131,00	131,00	0,00
Réductions de tarifs SNCF banlieue	140,00	140,00	0,00
Desserte interne des villes nouvelles	3,50	3,00	-14,29
TVA sur subventions d'équipement RATP	18,00	18,00	0,00
<b>Total titre IV</b>	<b>5.656,50</b>	<b>5.172,30</b>	<b>-8,56</b>
<b>Titre VI</b>			
Subventions d'investissement RATP			
AP	200,00	99,00	-50,50
CP	247,80	294,70	18,93
Subventions d'investissement SNCF-banlieue			
AP	355,00	323,00	-9,01
CP	348,70	388,70	11,47
Aménagement d'infrastructures de voirie en Ile-de-France			
AP	--	3,00	--
CP	10,00	20,90	109,00
<b>Total titre VI</b>			
AP	<b>555,00</b>	<b>425,00</b>	<b>-23,42</b>
CP	<b>606,50</b>	<b>704,30</b>	<b>16,13</b>
Contribution du FARIF (AP=CP)	166,00	166,00	0,00

#### A. LE FINANCEMENT DU FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE

##### 1. L'évolution de la contribution de l'Etat

Les concours de l'Etat au fonctionnement des transports collectifs de la région parisienne sont pour l'essentiel apportés sous la forme **d'indemnités**

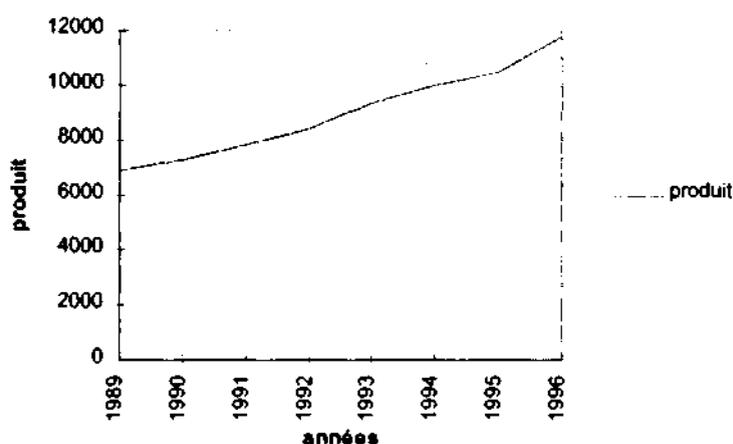
**compensatrices** versées à la RATP et à la SNCF-banlieue, qui représentent près de 94 % de la contribution totale de l'Etat.

Ces indemnités sont destinées à compenser l'écart entre le prix théorique du ticket, déterminé par le syndicat des transports parisiens et nécessaire à l'équilibre d'exploitation, et le prix fixé par les pouvoirs publics. En 1995, 2.139 millions de francs étaient à la charge des collectivités locales.

La sensible réduction observable pour 1996 tient essentiellement à deux facteurs : l'augmentation du rendement du versement de transports, et l'augmentation du prix supporté par les usagers.

L'augmentation du rendement du versement de transport - obtenue ou escomptée - malgré la mauvaise situation économique, est due à la modification de son assiette (déplafonnée en 1993, étendue aux villes nouvelles en 1995) et de son taux (augmenté en Ile de France pour 1996 par l'article 6i rattaché).

**rendement du versement de transport (MF)**



L'augmentation des tarifs est supérieure à l'inflation depuis quelques années déjà. Le syndicat des transports parisiens a procédé à une augmentation de 4,4 % le 1er août 1995. Elle pourrait atteindre 5 % en 1996, l'objectif étant une augmentation de 3 % en termes réels.

## **2. L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation**

L'évolution de la répartition du financement des charges d'exploitation de la RATP et de la SNCF-banlieue au cours des dernières années est retracée dans le tableau ci-après :

	1990	1991	1992	1993	1994	1995**	1996 Prévisions
Usagers*	38 %	36,9 %	38,0 %	37,0 %	35,8 %	37,8 %	38,9 %
Employeurs (VT)	24 %	23,6 %	23,9 %	27,4 %	23,4 %	26,1 %	29,0 %
Etat	19 %	19,5 %	19,7 %	16,6 %	19,5 %	18,0 %	15,4 %
Collectivités Locales	10 %	9,6 %	8,4 %	8,3 %	9,6 %	9,0 %	7,9 %
Autres	9 %	10,4 %	10,0 %	10,7 %	11,7 %	9,1 %	8,8 %
<b>Total</b>	<b>100 %</b>						

\* Non déduit le remboursement par l'employeur de 50 % depuis le 1.10.984 des titres d'abonnements utilisés par leurs salariés pour se rendre à leur lieu de travail.

\*\* Les taux sont calculés à partir du budget révisé de la RATP et du budget initial de la SNCF

Cette évolution fait apparaître une participation croissante des usagers ainsi que celle des entreprises ; au profit d'un désengagement des collectivités publiques.

## **B. LES INVESTISSEMENTS DESTINES AU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES**

### **1. L'évolution des concours de l'Etat**

Les subventions d'investissement destinées aux transports collectifs en Ile-de-France augmentent sensiblement en crédits de paiement (+ 16 %), mais diminuent de 23 % en autorisations de programme.

Les crédits inscrits au budget des transports terrestres seront complétés par une dotation de 166 millions de francs provenant du compte d'affectation spéciale pour l'aménagement de l'Ile-de-France (FARIF).

Au total, 591 millions de francs d'autorisations de programme seront consacrées par l'Etat au développement des infrastructures de transport collectif en Ile-de-France en 1996, en diminution de 18 % sur 1995.

Cette réduction n'est que la conséquence du contrat de plan Etat-Ile-de-France, signé le 20 juillet 1994, et qui, sur un montant de 11.575 millions de francs à engager d'ici 1998, n'incombe à l'Etat que pour 2.600 millions de francs. Le Syndicat des transports parisiens (STP) et la Région financeront un programme complémentaire de 1.200 millions de francs, à parité.

## **2. Les investissements en cours de réalisation dans le cadre du contrat Etat-Ile de France 1994-1998**

A la fin de 1994, le taux global (Etat + région) de mise en place des autorisations de programme du contrat de plan est de 23,3 %. Il devrait être de 43,8 % à la fin de 1995.

Deux lignes ont été mises en service en 1995 :

- en mai, la liaison La Verrière - La Défense

- le 24 septembre, la ligne D entre Châtelet et la gare de Lyon, qui aura nécessité 1,8 milliard de francs 1993 de travaux. Achevée dans les délais prévus, cette ligne aura connu une mise en service troublée par les grèves de ses agents.

Certaines opérations se poursuivront en 1996 : METEOR entre Madeleine et Tolbiac-Masséna (mise en service prévue en 1998) ; EOLE entre Saint-Lazare et les gares du Nord et de l'Est (mise en service prévue en 1998) ; RER C, déplacement de la gare Masséna (mise en service prévue mi 1998) ; ligne 13 à Saint-Denis/Université (mise en service fin 1997) ; Trans Val-de-Seine entre Issy et la Défense (mise en service prévue en 1997), enfin les travaux d'aménagement des lignes B et D du RER pour la desserte du Grand Stade.

## **3. Les objectifs à long terme : le nouveau schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France**

La révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, a été approuvée par décret en date du 26 avril 1994 (*publié au Journal officiel du 28 avril 1994*).

Le volet transports en commun est développé dans le chapitre 5 du document et se propose de satisfaire les objectifs suivants :

- tisser un véritable maillage de transports collectifs ;
- améliorer les radiales à grand gabarit et développer les services RER ;
- réaliser des rocales et tangentielles ferrées à grand gabarit ;
- étendre le métro jusqu'à la rocade Orbitale ;
- développer un réseau complémentaire de transports en commun en site propre.

Le schéma directeur se réalise au travers des opérations inscrites dans le contrat du XIème plan.

### C. L'EVOLUTION DE LA SITUATION DE LA RATP

#### 1. L'évolution du trafic

Le trafic de la RATP en 1994 s'est établi à 2.364,5 millions de voyages (- 0.2 %), soit une deuxième année consécutive de baisse.

Evolution du trafic ferré (en millions de voyages)

	1993	1994	% Variation
Méto (y.c. funiculaire)	1.176,8	1.169,9	-0,59
RER	361,1	363,8	0,75
Orlyval	1,2	1,6	26,61
<b>Total</b>	<b>1.539,1</b>	<b>1.535,3</b>	<b>-0,25</b>

L'évolution légèrement défavorable du trafic ferré de la RATP résulte d'une conjoncture économique encore difficile qui conduit les ménages à restreindre leurs déplacements à la fois personnels et professionnels (domicile-travail). Le trafic du métro a ainsi connu une baisse de 0,51 %.

En revanche, le trafic du RER a augmenté de 0,7 % avec une progression des entrants directs de 1,6 % et une baisse des correspondances en provenance du métro de 1.6 %.

Evolution du trafic routier (en millions de voyages)

	1993	1994	% Variation
Lignes de Paris + noctambus	339,7	335,4	-1,27
Lignes de banlieue (y compris services communaux)	469,3	471,8	0,53
Autres	6,0	5,1	-15,00
Tramway	15,3	17,0	11,11
<b>Total</b>	<b>830,3</b>	<b>829,3</b>	<b>-0,12</b>

Le trafic des autobus ne consolide pas les progrès enregistrés en 1994 (+ 2.1 % à Paris et + 2,8 % en banlieue).

Pour les six premiers mois de l'année 1995, on enregistre par rapport aux mêmes mois de 1994 une hausse de 0,14 % du trafic sur l'ensemble des réseaux de la RATP, qui se décompose de la manière suivante :

Métro .....	- 0,27 %
RER .....	+ 0,78 %
Bus-Paris.....	+ 0,85 %
Bus-Banlieue.....	- 0,37 %
Sites propres (TVM, Orlyval, Tramway) ..	+ 12,5 %

Le frémissement amorcé fin 1994 semble vouloir se confirmer.

Le budget révisé de 1995 a retenu un trafic global de 2.380 millions de voyages (+ 0,7 %).

Métro (y.c. funiculaire de Montmartre) ....	1.173,0
RER .....	367,0
Bus-Paris.....	17,0
Bus-Banlieue.....	821,3
Sites propres (TVM, Orlyval, Tramway) ..	1,7

L'hypothèse de trafic retenue pour 1996 dans le cadre de la préparation budgétaire est de + 1 % par rapport au budget initial de 1995. Cet objectif ambitieux est conforme au plan d'entreprise 1995-1997<sup>1</sup>.

## 2. L'évolution de la situation financière de la RATP

L'exercice 1994 s'est soldé par un résultat comptable de + 92,8 millions de francs.

Ce résultat ne doit pas faire illusion : cette situation reste fragile et surtout n'a pu être acquise, compte tenu du poids croissant de charges liées aux investissements, que par une nouvelle augmentation des concours publics d'équilibre (+ 6,1 % par rapport à 1993). Néanmoins, contrairement à 1994, le principal poste de recettes, les produits du transport, est en hausse de 7,8 % à 15,6 milliards de francs malgré une baisse de 61 millions de francs des recettes directes.

---

<sup>1</sup> "Mieux vivre la Ville" - Plan d'entreprise 1995-1997 - RATP Mars 1995

Pour 1995, la RATP prévoit une hausse de 2,3 % de ses charges, liée surtout à la progression des salaires et traitements (+ 3,4 % dont 2,3 % d'augmentation en niveau) et des charges sociales (+ 4,4 %). Les produits du transport devraient croître de 3 % ; notamment grâce à une augmentation de 6,5 % des recettes directes et de 7,2 % du versement de transport, les dotations de l'Etat devant quant à elles diminuer.

**L'évolution des charges financières ne présente pas encore de signe alarmant.** Cependant, la dette de la régie devrait voir son encours augmenter d'1 milliard de francs par an au cours des prochains exercices, compte tenu d'un programme d'investissement très lourd (5,2 milliards de francs en 1995)<sup>1</sup>. Cet encours est de 22,6 milliards de francs au 31 décembre 1994.

**Evolution des charges financières (MF)**

1991 .....	1.641
1992 .....	1.860
1993 .....	1.814
1994 .....	1.915
1995 .....	1.922

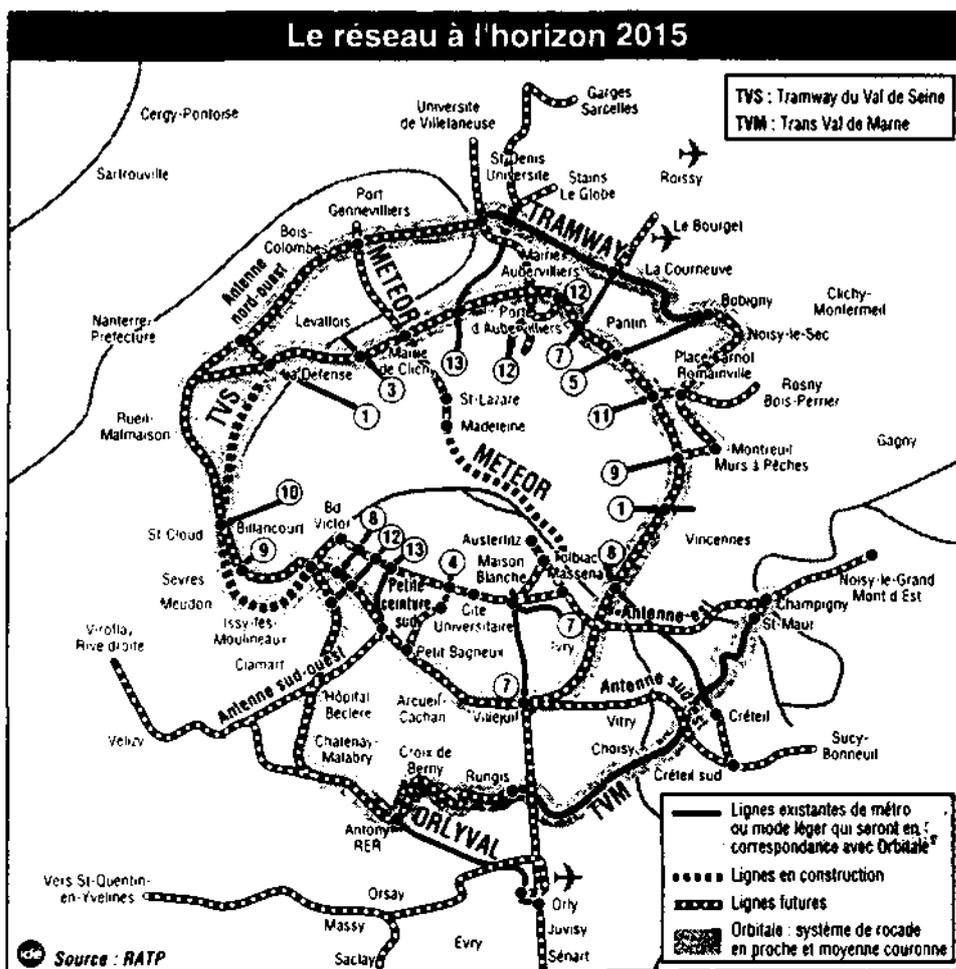
### **3. L'avenir : le plan d'entreprise 1995-1997**

**Pour préparer son avenir à moyen et long terme, la RATP s'est dotée, en février, d'un projet d'entreprise comportant à la fois des perspectives à dix ans et un plan à trois ans.** Les éléments forts en sont une organisation des flux financiers, la recherche du "petit équilibre" (couverture des charges d'exploitation par les recettes commerciales) et un redressement du trafic et des recettes à hauteur de 1 % chaque année sur trois ans. En matière de gestion humaine, une stabilité des effectifs est programmée.

En matière organisationnelle, l'événement marquant de l'année 1995 aura été le déménagement du siège social de la RATP du quai des Grands Augustins à celui de la Rapée : le rassemblement de directions autrefois dispersées doit favoriser une meilleure synergie et une amélioration de la circulation de l'information entre les services.

---

<sup>1</sup> La ligne Meteor coûtera 6,7 milliards de francs à elle seule.



## CHAPITRE IV

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE PROVINCE

A la différence des transports en région Ile-de-France qui font l'objet d'une contribution de l'Etat tant pour leur fonctionnement que pour les investissements, l'Etat n'apporte pas de contribution au fonctionnement des transports collectifs de province (agrégat n° 3)<sup>1</sup>.

Ces crédits augmentent tant en autorisations de programmes qu'en crédits de paiement.

(millions de francs)

	1995		1996		Evolution en %	
	AP	CP	AP	CP	AP	CP
Aménagements d'infrastructures de voirie pour les transports collectifs urbains en province (métros, tramways) .....	513,00	501,90	525,00	565,70	+ 2,3	+ 12,7
Aides à l'amélioration de la qualité et de productivité des transports urbains .....	23,00	43,90	23,00	22,50	+ 0,0	- 48,7
Transports collectifs interurbains régionaux, départementaux et locaux .....	38,00	32,40	38,00	38,90	0,0	+ 20,1
<b>TOTAL</b> .....	<b>574,00</b>	<b>578,20</b>	<b>586,00</b>	<b>627,10</b>	<b>- 2,1</b>	<b>+ 8,4</b>

<sup>1</sup> On remarque néanmoins que deux contributions du titre IV affectées à la SNCF sont comptabilisées au sein de l'agrégat 03 :

- l'organisation des dessertes à courte distance (63,7 MF)
- des compensations tarifaires (10,7 MF)

## **A. LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS**

### **1. Les concours de l'Etat**

#### *a) La réalisation des métros et tramways de province*

Les modalités du concours de l'Etat au financement de la réalisation de métros et de tramways dans les agglomérations de province ont été déterminées par un circulaire ministérielle du 28 février 1994 <sup>1</sup>. Le taux de subvention est modulable (de 20 % à 40 %) et son montant est plafonné par kilomètre, pondéré par la longueur totale du réseau construit. 565,7 millions de francs de crédits de paiement sont prévus pour 1996.

Les opérations susceptibles de bénéficier de l'aide de l'Etat sont les suivantes :

- **Lille** : VAL, ligne 2, Lille-Roubaix-Tourcoing ;
- **Lyon** : métro, prolongement de la ligne D, de la ligne B ;
- **Grenoble** : tramway, lignes A et B ;
- **Rouen** : tramway, poursuite du prolongement à St-Etienne du Rouvray ;
- **Nantes** : réalisation du réseau express districat et départemental ;
- **Caen** : mode routier guidé à traction électrique, début de réalisation de la première ligne ;
- **Strasbourg** : tramway, début de réalisation de la deuxième ligne ;
- **Toulouse** : VAL, début de réalisation de la ligne B ;
- **Orléans** : tramway, début de réalisation de la première tranche ;
- **Nantes** : tramway, début de réalisation de la troisième ligne et des extensions des deux lignes existantes ;
- **Montpellier** : tramway, début de réalisation de la ligne 1 ;
- **Clermont-Ferrand, Saint-Denis de la Réunion, Besançon, Maubeuge, Dijon** : création ou extension de réseaux de sites propres pour autobus.

---

<sup>1</sup> Les investissements de transports collectifs ne figurent pas dans les contrats de plan Etat-régions, mais dans des contrats particuliers conclus au cas par cas.

**Le point sur trois opérations remarquables : Bordeaux, Rennes Strasbourg.**

**• Le VAL de Bordeaux**

La communauté urbaine de bordeaux (CUB) a approuvé l'avant-projet d'un réseau de métro automatique VAL de 3 lignes et arrêté la consistance d'une première phase de réalisation dont la mise en chantier était prévue en 1994.

La subvention de l'Etat a été fixé à 402,14 millions de francs, valeur juillet 1993, dans le cadre du Xe plan.

Cependant, la CUB n'a pas approuvé le projet de contrat de concession de travaux et de service public qui aurait permis au concessionnaire de mettre en chantier cette opération. En outre, la déclaration d'utilité publique a été annulée par un arrêté du tribunal administratif de Bordeaux en date du 8 septembre 1994.

A l'heure actuelle la CUB envisage de reprendre les études antérieures sur les prévisions de la demande de déplacements. Elle pourrait finalement opter pour un autre mode de transports collectifs en site propre, par exemple le tramway.

**• Le VAL de Rennes :**

Le district urbain de l'agglomération rennaise a décidé le 18 décembre 1992 la construction d'une ligne de métro automatique VAL pour laquelle un premier montant de subvention de 500 millions de francs avait été annoncé le 25 septembre 1992.

A l'issue du réexamen de ce dossier décidé par le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, le montant du concours de l'Etat a été ramené à 372,8 millions de francs, valeur juillet 1993, sur la base des recommandations de la commission de "Sages" indépendants désignés par le ministre. Celle-ci a préconisé, en application des règles définies pour le Xème plan fondant le calcul de la subvention sur la base de la solution la plus économique, un calcul reposant sur une solution "tramway" de référence.

Cependant, la déclaration d'utilité publique a été annulée par le Tribunal Administratif de Rennes le 15 février 1994. Aucune autorisation de programme n'a donc été ouverte à ce jour au bénéfice du district.

Actuellement, le district prépare l'ouverture d'une nouvelle procédure de déclaration d'utilité publique sur la base d'une évaluation socio-économique plus approfondie du même projet.

Dans une hypothèse favorable la DUP devrait être prononcée courant 1996 et la réalisation du projet de VAL pourrait alors être engagée immédiatement.

**• Le tramway de Strasbourg**

La première phase de réalisation de la première ligne du tramway de Strasbourg a été mise en chantier en 1991.

Le montant de la subvention allouée à cette opération a été de 330 millions de francs, valeur janvier 1989, et la dernière autorisation de programme de 36,815 millions de francs ouverte au titre de l'exercice 1995 solde les engagements de l'Etat.

La communauté urbaine de Strasbourg a en outre bénéficié d'un concours financier du département à hauteur de 103 millions de francs au titre de la réorganisation des transports collectifs.

Cette première ligne de tramway de 12,4 km qui relie les quartiers d'habitat social de HautePierre au nord ouest et Illkirch-Graffenstaden au sud, via la gare et le centre ville, a été inaugurée le 24 novembre 1994 et a fonctionné en régime provisoire jusqu'au 25 février 1995.

Les premiers résultats de fréquentation sont très encourageants : le nombre de déplacements journaliers effectués sur le réseau des transports urbains était en avril dernier en hausse de 24 % par rapport à l'année précédente et que cette fréquentation a encore progressé depuis : l'objectif initial fixé à 18 % est d'ores et déjà dépassé alors que l'année 1995 ne devait être considérée que comme une année de mise en route.

Cette clientèle nouvelle se traduira par une augmentation de recette du même ordre alors que l'offre kilométrique n'a cru que de 15 %. Il faudra cependant attendre les résultats d'exploitation de 1995 et surtout de 1996 pour évaluer la rentabilité financière de l'opération ; celle-ci devra en outre être complétée par une évaluation socio-économique prenant en compte notamment des indicateurs de gain de temps sur l'ensemble du système de déplacements, de réduction de la congestion urbaine et de la pollution, et d'impact sur les activités économiques.

*b) Les contrats pluriannuels de modernisation et d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains*

Les subventions de l'Etat pour les études de déplacements et pour les études et programmes d'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains sont attribuées aux autorités organisatrices de transports urbains dans le cadre des **contrats de modernisation pluriannuels**.

Cette politique contractuelle en faveur de la modernisation des réseaux urbains de transport collectif vise plus particulièrement le soutien des réseaux de villes moyennes, la réalisation des axes lourds pour autobus, et l'amélioration des conditions d'exploitation du réseau et le niveau du service offert à l'utilisateur.

L'autorité organisatrice s'engage pour sa part sur la réalisation d'indicateurs de gestion, reflétant les améliorations apportées à la qualité du service offert à l'utilisateur, à la productivité du réseau et aux conditions financières de l'exploitation.

La dotation de l'Etat à ce titre est de 23 millions de francs en 1996.

## 2. La répartition du financement des transports collectifs urbains

### a) Le financement de l'exploitation et des investissements

• Pour les 147 réseaux de transports collectifs de province le montant total des produits s'est élevé à 11.166 millions de francs en 1993 (derniers chiffres connus). Les participations au financement de l'exploitation du transport public urbain s'établissent de la façon suivante :

Usagers .....	43 %
Collectivités (y compris une partie du VT) * .....	48 %
Autres .....	9 %

\* Il est impossible comptablement d'individualiser la part des produits de cette taxe affectée au financement des charges d'exploitation.

Le concours de l'Etat à l'exploitation des transports urbains concerne un transfert de ressources au titre du transport scolaire soit 403 millions de francs en 1993.

• Le montant des investissements financés par les autorités organisatrices en matière de transport public urbain est, en l'absence de données totalement fiables et exhaustives, estimé à 8.130 millions de francs toujours en 1993 (y compris le remboursement du capital des emprunts antérieurs soit 1.950 millions).

Le financement de ces investissements est assuré par le budget des collectivités locales, le produit du versement de transport, les emprunts et les subventions de l'Etat.

• Au total, le financement des transports urbains de province (investissement et exploitation) se décompose comme suit :

Produits du trafic (usagers + compensations tarifaires) .....	5.725	27 %
Versement de transport .....	7.840	36 %
Autres produits .....	845	4 %
Collectivités publiques .....	7.060	33 %
Budget de fonctionnement et d'investissement des autorités organisatrices .....	1.890	
Contributions des départements et autres collectivités .....	730	
Subventions de l'Etat .....	800	
Emprunts .....	<u>3.640</u>	
Total .....	21.500	

*b) L'évolution du versement de transport*

Au 1er juillet 1995, 170 autorités organisatrices de province, représentant une population totale de 20,4 millions d'habitants avaient institué le versement de transport :

- 16 autorités organisatrices peuvent percevoir le versement de transport à un taux maximal de 1,75 % (ou 1,80 % dans les cas prévus par la loi) au titre de la réalisation d'une infrastructure de transport subventionnée par l'Etat ;

- 40 autorités organisatrices de plus de 100.000 habitants, pratiquent un taux maximal de 1 % (ou 1,05 % dans les cas prévus par la loi).

- 106 autorités organisatrices de 20.000 à 100.000 habitants, dont 9 de moins de 30.000 habitants pratiquant un taux maximal de 0,55 % (ou 0,60 % dans les cas prévus par la loi).

Son produit a évolué comme suit :

*millions de francs*

1990	1991	1992	1993	1994
5.843	6.524	7.111	7.839	8.472
+ 3,3 %	+ 10,1 %	+ 10,4 %	+ 10,2 %	+ 8,07 %

**B. LES TRANSPORTS COLLECTIFS INTERURBAINS**

Hormis la contribution de l'Etat à la SNCF pour le financement de l'exploitation des services régionaux de voyageurs et les ressources transférées aux collectivités locales au titre de la décentralisation des transports scolaires, les transports collectifs interurbains de personnes bénéficient de subventions d'équipement accordées par l'Etat dans le cadre de la politique contractuelle avec les départements prévue par la loi d'orientation des transports intérieurs, ainsi que dans le cadre des contrats de plan Etat-régions.

Les crédits prévus à ce titre en 1996 atteignent 38 millions de francs d'autorisations de programme et 38,9 millions de francs de crédits de paiement.

**1. Les contrats Etat-départements**

Cette politique contractuelle avec les départements a été mise en place depuis 1983. Elle a donné lieu à la signature de contrats de développement, de productivité, puis de modernisation.

### Contrats de modernisation conclus en 1995 ou en cours de signature au 1er août 1995

Les demandes de subventions sont les suivantes :

- **Jura** : 170.000 francs (programme complémentaire de billetterie),
- **Rhône** : 6.150.000 francs (programme de modernisation du réseau : gares routières, poteaux d'arrêt et incitations financières au rajeunissement des autocars),
- **Syndicat Mixte Méditerranée-Alpes (SYMA)**, autorité organisatrice des transports ferroviaires sur la relation Nice-Digne : 2.000.000 francs pour la réalisation de travaux de remise en état de la voie suite aux intempéries de novembre 1994,
- **Puy-de-Dôme** : 2.400.000 francs (programme de modernisation des transports départementaux, jalonnement du réseau, modernisation du parc d'autobus et amélioration des dessertes en zones rurales),
- **Tarn** : 700.000 francs pour achat et installation de billetterie magnétique sur les lignes régulières départementales,
- **Moselle** : incitation financière au rajeunissement du parc de véhicules et installation de bornes interactives d'information

## 2. Les contrats Etat-Régions

Sur la période du Xème Plan, les aides de l'Etat aux transports régionaux ont été les suivantes (*en millions de francs*):

1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
48	32	28	35	40	13,2	28,5*

\* Au 1er août

En 1995, 28,5 millions de francs de subvention ont été attribués, auxquels viendront s'ajouter d'ici la fin de l'année de nouvelles opérations en cours d'instruction pour ce qui concerne les régions Auvergne, Picardie, Bretagne et Provence Alpes Côte d'Azur.

Par ailleurs, dans la perspective d'un renforcement de la responsabilité et de l'autorité des régions en ce qui concerne l'organisation des transports ferroviaires régionaux (propositions "Haenel"), l'Etat encourage très fortement la réalisation d'études de schémas régionaux qui sont généralement des opérations non inscrites aux contrats de plan.

L'élaboration et la mise en oeuvre de ces schémas régionaux visent à :

- améliorer l'accessibilité aux différentes parties des régions, pour une bonne adéquation entre la politique de déplacements et les politiques relatives à l'aménagement du territoire et au développement économique et social ;

- créer les conditions d'une réflexion d'ensemble avec tous les acteurs concernés, afin de définir une politique globale et intermodale des transports.

Une méthodologie a été définie en concertation entre les services de l'Etat et les représentants des autorités régionales. Plusieurs régions ont, dès la fin 1994, mis en oeuvre des études de schémas subventionnés par l'Etat :

Aquitaine, Nord-Pas de Calais, Champagne-Ardennes, Midi-Pyrénées, Lorraine, Provence-Alpes Côte d'Azur, Poitou-Charente. Des projets sont en cours en Franche-Comté, en Pays de Loire.



Au 30 juin 1995, le FITTVN n'avait engagé que 27,3 millions de francs (premier versement de la subvention à VNF).

Par ailleurs, l'Etat renouvelle son plan de modernisation de la batellerie, favorisant la réduction de la cale et sa modernisation, et le départ à la retraite des bateliers âgés.

## **B. LES MOYENS ET L'ACTION DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**

Outre l'entretien du réseau fluvial, VNF est désormais plus particulièrement chargé de mener à leur terme les liaisons Seine-Nord et Seine-Est. Installé à Béthune depuis 1993, l'établissement public est opérationnel depuis le 1er janvier 1994.

### **1. Les ressources de VNF**

L'évolution des ressources de VNF de 1994 à 1996 est retracé dans le tableau ci-après :

	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>
Péages	54,5	53,5	55,0	57,0
Taxe hydraulique	498,9	550,9 (1)	510,0 (2)	520,0
Redevances domaniale	14,2	15,8	20,0	25,0
Divers	94,6	107,9	88,0	123,0
<b>Sous-total 1</b>	<b>662,2</b>	<b>728,1</b>	<b>673,0</b>	<b>725,0</b>
Contribution de l'Etat	10,8	85,2	189,6	270,0
Subvention de Col. T	31,5	59,4	96,8	92,7
<b>Sous-total 2</b>	<b>139,5</b>	<b>144,6</b>	<b>286,4</b>	<b>362,7</b>
Emprunts nouveaux			100,0	
Diminution du fonds de roulement		226,0	124,1	
<b>Total Ressources</b>	<b>807,7</b>	<b>1.098,7</b>	<b>1.183,5</b>	<b>1.087,7</b>

(1) L'augmentation par rapport à 1993 est due à l'augmentation du taux de base pour tenir compte de l'inflation et surtout à une meilleure connaissance de l'ensemble des redevables.

(2) La diminution par rapport à 1994 est due à la fermeture par EDF d'un certain nombre de centrales thermiques ou nucléaires.

En 1994, VNF a réalisé un résultat de 457 millions de francs, lié à une activité réduite du fait du déménagement à Béthune.

VNF sera prochainement doté d'un contrat de plan le liant à l'Etat. Ce contrat devrait être signé au début de l'année 1996.

## **2. L'action de VNF sur les liaisons inter bassins**

Le schéma directeur des voies navigables comporte trois grandes liaisons à grand gabarit (plus de 1.500 tonnes) destinées à relier la France aux Etats européens dont le transport fluvial est le plus dense : l'Allemagne et les pays du Bénélux. Il s'agit de Rhin-Rhône, Seine-Nord et Seine-Est.

Conformément à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, ce schéma doit être révisé en 1996.

### **• Rhin-Rhône**

L'action de VNF sur cette liaison est sur le point de s'achever. Elle a porté sur des dragages de la Saône et sur le bief Niffer-Mulhouse.

Pour ce qui concerne les **dragages de la Saône**, VNF a engagé 21,8 millions de francs en 1992, 25 millions de francs en 1993 et a inscrit à son budget prévisionnel de 1994 11 millions de francs. Une décision de sursis à exécution prise en juin 1993 par le Tribunal administratif de Dijon a conduit à interrompre le chantier. La Compagnie nationale du Rhône (CNR) accomplit les formalités nécessaires à la reprise de l'opération pour en permettre l'achèvement d'ici la fin de l'année 1996.

**Le bief de Niffer-Mulhouse** a été autorisé par le décret du 22 novembre 1990. La première phase de l'opération, comprenant notamment le recalibrage du canal jusqu'au port de Mulhouse-Ile Napoléon a été réalisée au premier semestre 1995.

Les coûts des dragages de la Saône, de la première et de la deuxième phase de Niffer-Mulhouse sont estimés respectivement à 177 millions de francs, 306,7 millions de francs et 180 millions de francs environ. Aux termes d'une convention passée entre la CNR et les collectivités locales, ces dernières ont financé 20 % de chacune des trois opérations alors que VNF a financé 80 % des deux premières et que le financement de 80 % de la deuxième partie de Niffer-Mulhouse doit porter sur le FITTVN.

Les travaux de la première phase du bief se sont achevés durant le premier semestre 1995 alors que les deux autres opérations devraient vraisemblablement se terminer en 1996.<sup>1</sup>

Depuis la promulgation de la loi du 4 février 1995, la liaison Rhin-Rhône n'est plus de la compétence de VNF ainsi que le prévoient les articles 36 et 37. Cela permettra à VNF de se consacrer aux liaisons Seine-Nord et Seine-Est.

---

<sup>1</sup> Un décret du 6 novembre 1995 proroge de deux ans le délai fixé pour la réalisation à grand gabarit des 15,2 km du bief.

### • Seine-Nord

Le débat sur l'opportunité de la liaison a été mené de novembre 1993 à novembre 1994 par le préfet de la région Picardie et a abouti à un cahier des charges approuvé en avril 1995.

La maîtrise d'ouvrage des études préliminaires de la liaison Seine-Nord a été confiée à VNF le 4 avril 1995. Cette phase d'études, qui doit s'achever en juin 1996, a pour objet la comparaison des tracés envisageables (par le canal du Nord ou de Saint-Quentin ou un tracé intermédiaire entièrement nouveau) sur les plans technique, environnemental et des retombées socio-économiques et sur l'aménagement des territoires traversés. Elle sera normalement suivie d'une nouvelle concertation permettant au gouvernement le choix d'un tracé, qui pourrait intervenir à la fin de l'année 1996, autorisant le lancement des études d'avant-projet en 1997.

Les études seront financées par le FITTVN pour un montant prévisionnel de 15 millions de francs en 1995.

L'année 1996 sera consacrée aux études de tracé et d'environnement sous la maîtrise d'ouvrage de VNF. Aucun travaux ne seront réalisés. On peut cependant envisager quelques aménagements sur l'Oise durant cette année, avant l'origine de la future liaison. 30 millions de francs devraient y être consacrés.

### • Seine-Est

La maîtrise d'ouvrage des études de cadrage de la liaison Seine-Est a été confiée à VNF en juin 1995. Cette phase d'études, qui doit s'achever en juin 1996, permettra de rassembler les informations nécessaires au lancement du débat public sur l'opportunité économique et la faisabilité technique de la liaison dans une perspective intermodale, sans préjuger de son tracé.

Les études seront financées par le FITTVN pour un montant prévisionnel de 5 millions de francs en 1995.

Le premier semestre sera consacré aux études socio-économiques sous la maîtrise d'ouvrage de VNF.

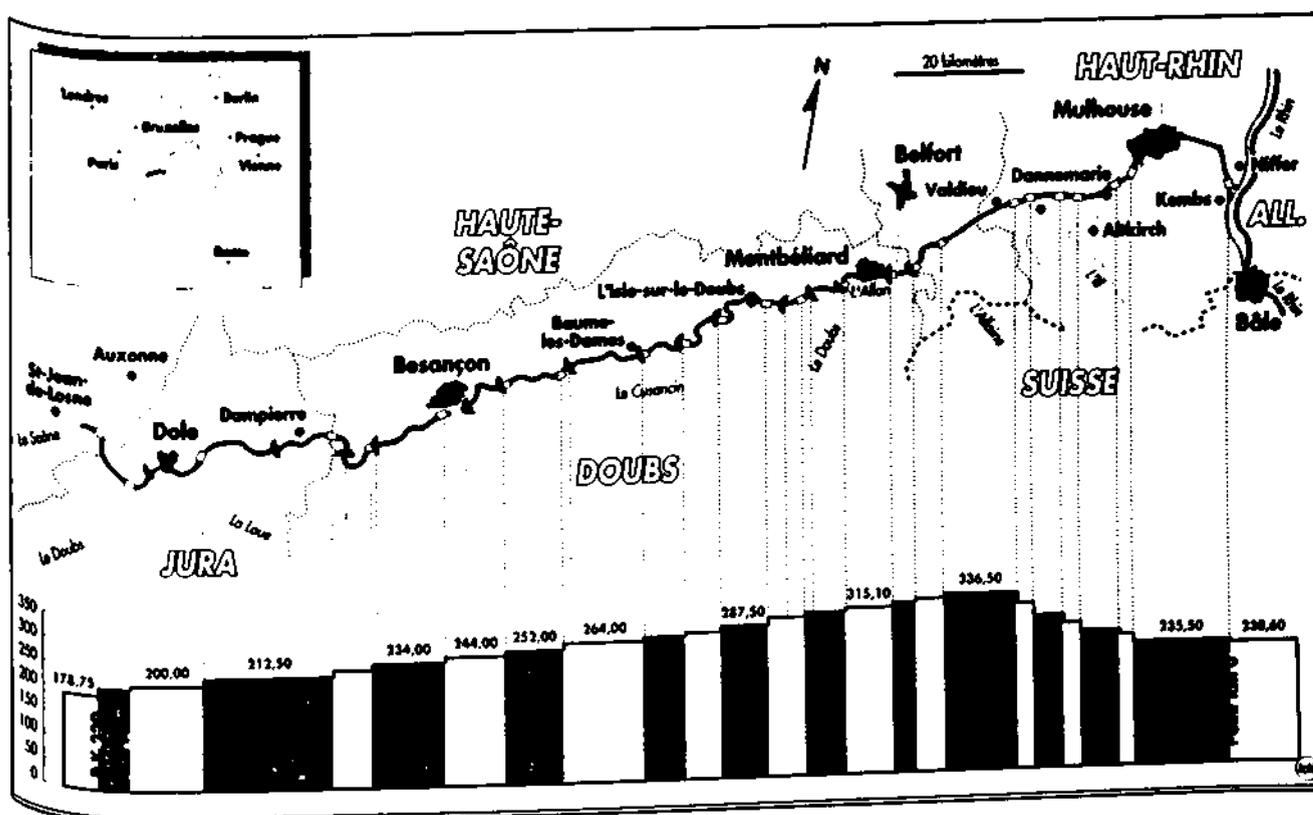
#### Les trois grands projets fluviaux

	Longueur	Coût total (Milliards F)	Maîtrise d'ouvrage	Date prévue de mise en service
SEINE-NORD (Seine-Escaut)	100 km	10	VNF	2005/2006
SEINE-EST (Seine-Moselle)	240 km	20	VNF	2010
RHIN-RHONE (Saône-Moselle)	210 km	17,3	EDF/CNR	2010

### C. LE LANCEMENT DE LA LIAISON SAONE-RHIN

La création, le 22 septembre 1995, d'une filiale commune à Electricité de France et à la Compagnie nationale du Rhône (SORELIF-Saône-Rhin) a marqué le lancement des travaux de la liaison Rhin-Rhône.

Cette nouvelle société prendra désormais le relais de VNF et de la CNR dans la maîtrise d'ouvrage de l'opération, qui doit durer jusqu'en 2010.



Les travaux restant à réaliser correspondent à l'aménagement complet de la liaison Saône-Rhin depuis le bief de Niffer amont (kilomètre 15,2 à compter de l'origine alsacienne de la liaison) jusqu'au raccordement à la Saône (kilomètre 229) à Saint-Symphorien.

Le coût final de la liaison Rhin-Rhône comprend :

- d'une part, le coût de la liaison Saône-Rhin estimé à 17,3 milliards de francs hors TVA en valeur juillet 1993. On notera en particulier que le dossier est encore susceptible d'un certain nombre d'aménagements sur le plan des dispositions d'environnement, au vu notamment de l'examen du dossier qui est actuellement en cours d'achèvement par le conseil scientifique de l'agence de bassin Rhône-Méditerranée-Corse ;
- d'autre part, le coût de la mise à grand gabarit de la Saône entre Lyon et Saint-Symphorien. Dans ce coût, les dragages et rescindements de la Saône entre Chalon et Saint-Symphorien représentent 190 millions de francs hors TVA (valeur juillet 1994) et le contournement du pont de Macon 160 millions de francs hors TVA environ (valeur de l'époque de sa réalisation comprise entre 1989 et 1991).

**Répartition des coûts de la liaison Saône-Rhin (valeur 1993)**

	Millions de francs hors TVA	%
Ecluses et stations de pompage	5.449	31,6
Barrages	1.155	6,7
Chenal navigable	4.570	26,5
Ponts et routes	1.752	10,2
Servitudes urbaines et agricoles	1.367	7,9
Environnement	1.972	11,4
Opérations foncières	985	5,7
<b>Total</b>	<b>17.250</b>	<b>100,0</b>

Source : CNR

L'ensemble de ces coûts sera à la charge d'EDF et de la CNR.

#### **D. LA SITUATION DU TRANSPORT FLUVIAL**

Le déclin constant du transport fluvial depuis 1990 au profit de la route démontre l'urgence du désenclavement de la France vis-à-vis de l'Allemagne et du Bénélux. Toute la partie du pays située à l'est de la diagonale Le Havre-Marseille pourrait en bénéficier.

**Evolution du trafic par mode de transport**

*(milliards de tonnes-kilomètres)*

	1990	1991	1992	1993	1994
Route	144,9	147,8	150,6	144,9	153,4
Fer	49,7	49,4	48,2	43,6	47,2
Voie d'eau	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6
Oléoducs	20,5	22,7	23,4	23,9	22,8

La comparaison avec nos partenaires de l'Union européenne montre que dès lors qu'il est bien équipé <sup>1</sup>, un Etat industriel moderne peut développer un transport fluvial important.

**Volume et part de marché du transport fluvial dans quelques pays européens**

*(milliards TK - %) - 1992*

	Volume	Part de marché
Allemagne	57,24	16,50
Bénélux	38,94	49,00
France	6,90	3,40
Royaume-Uni	0,20	0,20
Italie	0,06	0,00

La croissance de la part du trafic international en France démontre enfin que celle-ci a d'évidence tout intérêt à développer son réseau.

**Volume du trafic international**

*(millions de tonnes - %) - 1992*

	volume	Part en %
1991	28,2	46,0
1992	28,6	47,7
1993	27,7	51,4
1994	27,8	52,2

---

<sup>1</sup> Voir le rapport de notre collègue Jacques Rocca-Serra "Rhin-Main-Danube" au nom de la commission des affaires économiques et du plan - Sénat n° 590 - 1993-1994.



**ANNEXE**

**MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE  
NATIONALE**

L'Assemblée nationale a minoré les moyens de paiement de **22,13 millions de francs** en première délibération, selon la répartition suivante :

Titre III : - 130.000 francs

Cette économie symbolique des coûts de fonctionnement a été votée à l'initiative de MM. Philippe Auberger et Michel Bouvard. Elle doit s'appliquer à des chapitres faisant généralement l'objet d'annulations de crédits en cours de gestion.

Titre VI (chapitre 63-41) : - 22.000.000 francs (en AP et CP)

Cette économie porte sur les investissements de la RATP et de la SNCF-banlieue. Elle a été réalisée à l'initiative de M. Jean-Pierre Thomas qui entendait ainsi tenir compte des remarques de la Cour des comptes sur le syndicat des transports parisiens (voir commentaire de l'article 61).